** Année 1958-1959. — N° 24 S. Le Numéro : 50 francs. Mardi 21 Juillet 1959 **

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 1.600 fr. ; ÉTRANGER : 2.400 fr.
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 31, QUAI VOLTAIRE, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION ORDINAIRE DE 1959

COMPTE RENDU INTEGRAL — 19e SEANCE

Séance du Lundi 20 Juillet 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 499).

2. — Excuses et congé (p. 500).

3. — Dépôt de projets de loi (p. 500).

4. — Démission d'un membre d'une commission (p. 500).

5. — Scrutins pour l'élection de membres d'organismes extraparlementaires (p. 500).

6. — Equipement économique général. — Discussion d'un projet de loi de programme (p. 500).

Discussion générale: MM. Jean-Marcel Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce; Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports; Bernard Cornut-Gentille, ministre des postes, télégraphes et téléphones; Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; Gustave Alric, Antoine Courrière, rapporteurs de la commission des finances; Alex Roubert, président de la commission des finances; Roger Lachèvre, Yvon Coudé du Foresto, Bernard Chochoy, rapporteurs de la commission des finances; Waldeck L'Huillier, Henri Cornat, Auguste Pinton, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — Election de membres d'organismes extraparlementaires (p. 522).

8. — Renvois pour avis (p. 522).

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Georges Portmann.

9. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 522).

Suite de la discussion générale: MM. Joseph Yvon, Joseph Beaujannot, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques; Pierre de Villoutreys, Bernard Chochoy, rapporteur de la commission des finances; Geoffroy de Montalembert, Bernard Cornut-Gentille, ministre des postes, télégraphes et téléphones; Ludovic Tron, Jacques Duclos; Raymond Pinchard.

Renvoi de la suite de la discussion.

10. — Règlement de l'ordre du jour (p. 531).

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT,
Vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mercredi 8 juillet a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSES ET CONGES

M. le président. MM. Marcel Lambert et Jules Pinsard s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

M. Roger Duchet demande un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé ?

Il n'y a pas d'opposition ?

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu transmis par M. le Premier ministre un projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis au Maroc par les personnes de nationalité française.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 143, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnes de nationalité française, par suite des événements qui se déroulent en Algérie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 144, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnels militaires des forces armées françaises par suite des évènements qui se déroulent en Algérie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 145, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi de programme relatif à l'équipement sanitaire et social, adopté avec modification, en deuxième lecture, par l'Assemblée nationale (n°s 56, 60 et 71).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 146, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation et pour avis, sur sa demande, à la commission des affaires sociales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi modifié par l'Assemblée nationale, portant amnistie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 147, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 4 —

DEMISSION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. Roger Houdet comme membre de la commission des affaires culturelles.

J'invite en conséquence le groupe intéressé à faire connaître à la présidence le nom du candidat proposé en remplacement de M. Houdet.

— 5 —

SCRUTINS POUR L'ELECTION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. L'ordre du jour appelle les scrutins pour l'élection :

1° De deux membres de la commission supérieure des prestations familiales agricoles (décret modifié du 18 août 1938) ;

2° De deux membres de la commission consultative des assurances sociales agricoles (décret n° 50-1226 du 21 septembre 1950) ;

3° D'un membre du conseil supérieur du service social (décret n° 50-415 du 4 avril 1950 modifié par le décret n° 57-113 du 4 octobre 1957) ;

4° D'un membre de la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens, dentistes ou vétérinaires (art. L 446 du code des pensions militaires d'invalidité).

La commission des affaires sociales propose les candidatures :

— de MM. Brousse et de Wazières pour la commission supérieure des prestations familiales agricoles ;

— de MM. Golvan et Kauffmann pour la commission consultative des assurances sociales agricoles ;

— de Mme Cardot pour le conseil supérieur du service social ;

— de M. Roy pour la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens, dentistes ou vétérinaires.

Conformément à l'article 61 du règlement, ces élections vont avoir lieu simultanément, au scrutin secret, dans l'une des salles voisines de la salle des séances.

En application de l'article 52 du règlement, si la majorité absolue des suffrages exprimés n'a pas été acquise au premier ou au deuxième tour de scrutin, au troisième tour la majorité relative suffit ; en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Je prie M. Dufeu, secrétaire du Sénat, de bien vouloir présider les bureaux de vote.

Il va être procédé au tirage au sort de seize scrutateurs titulaires et de huit scrutateurs suppléants qui se répartiront entre huit tables pour opérer le dépouillement des scrutins.

(*Le tirage au sort a lieu.*)

M. le président. Le sort a désigné :

Comme scrutateurs :

1re table : MM. Claudius Delorme, François Levacher ;
2e table : MM. Hector Dubois, Paul Piales ;
3e table : MM. Roger Garaudy, Marcel Lemaire ;
4e table : MM. Michel Champleboux, Albert Boucher ;
5e table : MM. Guy de La Vasselais, Marcel Molle ;
6e table : MM. Léon Jozeau-Marigné, Louis Jung ;
7e table : MM. Alfred Dehé, Alain Poher ;
8e table : M. Paul Pelleray, Mlle Irma Rapuzzi.

Comme scrutateurs suppléants :

MM. Francis Le Basser, Jacques Menard, Octave Bajeux, Louis Martin, Adrien Laplace, Sliman Belhabich, Sassi Benaïssa, Marcel Brégégère.

Les scrutins sont ouverts.

Ils seront clos dans une heure.

(*Les scrutins sont ouverts à quinze heures dix minutes.*)

— 6 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'équipement économique général. (N°s 126, 140 et 141 [1958-1959].

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marcel Jeanneney, *ministre de l'industrie et du commerce.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, parmi les observations auxquelles a donné lieu le projet de loi de programme sur l'équipement économique général, il en est une qui touche à la conception même de ces lois de programme et à leur étendue. Le reproche a été fait au projet de loi qui vous est soumis de ne concerner qu'une partie assez limitée de l'équipement économique du pays. Il y a là un problème d'une grande importance sur lequel je demande au Sénat la permission de m'arrêter un instant.

Dans notre régime, où l'Etat a un rôle directeur important, la politique économique doit tenir compte de l'existence de centres de décisions nombreux. Notre régime économique est un régime pluraliste, dont le fonctionnement résulte à la fois des décisions des chefs d'entreprise et des décisions de l'Etat. Cela étant, une politique économique doit être à la fois une stratégie et une tactique.

En tant que stratégie, elle doit désigner des lignes d'évolution, choisir et désigner des objectifs ; ces objectifs ne pouvant d'ailleurs être formulés que sous la forme d'un maximum et d'un minimum, d'une fourchette à l'intérieur de laquelle les réalisations effectives viendront s'inscrire. Une politique économique, c'est aussi une tactique, une action sur le terrain au jour le jour, à chaque instant selon les circonstances.

Dans la conduite d'une telle politique économique, le plan a un rôle à jouer ; les lois de programme en ont un autre. Il est important de ne point les confondre. C'est au plan qu'il appartient de préciser les objectifs à moyen terme et à long terme. Pour préciser ces objectifs, le plan doit considérer tous les

aspects essentiels de la vie économique. En effet la première qualité d'un plan est d'assurer la cohérence du développement des divers secteurs; c'est-à-dire de faire en sorte que les divers objectifs qui sont assignés à l'économie du pays soient compatibles entre eux. Il s'agit de s'assurer que les moyens dont l'économie disposera lui permettront d'atteindre les objectifs indiqués.

Dans notre régime économique, le plan tel que nous le concevons ne peut être qu'un indicatif; il ne peut être impératif. Il ne peut s'agir de donner des ordres à toutes les entreprises; le plan ne peut pas avoir à l'égard de celles-ci un caractère obligatoire. Ce plan est établi en fonction d'hypothèses. Si des divergences apparaissent entre les hypothèses qui étaient à la base du plan et la réalité, des revisions du plan sont nécessaires. En aucune manière un plan ne doit lier les mains du Gouvernement ni du Parlement.

Nous avons un exemple remarquable d'une telle nécessité. Il nous est fourni précisément par le problème de l'énergie: lorsque le troisième plan a été établi, c'est-à-dire en 1956 et 1957, l'idée que l'on pouvait se faire des ressources pétrolières et gazières au Sahara et, d'autre part, de l'état du marché charbonnier européen, était très différente de ce qui, actuellement, apparaît comme évident.

Force nous est donc de corriger le plan. Si, néanmoins, le Gouvernement a jugé bon, par une ordonnance, de promulguer le troisième plan, c'est d'abord parce que les objectifs généraux et les objectifs particuliers qui y étaient inscrits pour beaucoup de secteurs apparaissaient encore comme valables; c'est surtout parce que l'adoption officielle du plan apparaissait comme la manifestation, de la part du Gouvernement, de deux convictions profondes: l'une, c'est que la politique économique doit être dirigée vers l'expansion économique, et c'était bien là un des objectifs du plan; l'autre, c'est qu'une politique économique doit être cohérente, c'est-à-dire qu'elle doit à chaque instant tenir compte de tous les éléments composants du problème économique. Mais cela ne veut pas dire que la politique de chaque jour, que la politique financière en particulier ne doive être que la stricte application du troisième plan de modernisation.

Si nous sommes bien d'accord pour penser qu'un plan économique doit englober l'ensemble des activités, ou tout au moins l'ensemble de toutes les activités de base, et qu'il serait sans valeur s'il en négligeait d'importantes, il en va tout autrement, de l'avis du Gouvernement, en ce qui concerne les lois dites de programme.

Pour que les lois de programme puissent englober à la fois toutes les activités économiques fondamentales, en particulier pour qu'une loi de programme relative à l'énergie puisse englober toutes les formes d'énergie, il faudrait une transformation fondamentale de notre structure économique; il faudrait que toutes les sources importantes d'énergie soient placées sous l'autorité de l'Etat; il faudrait également que tous les consommateurs d'énergie soient, à quelque égard au moins, placés sous l'autorité de l'Etat; c'est-à-dire que nous concevions comme possible de rationner leur consommation d'énergie. C'est impossible dans notre système économique et ce ne serait pas souhaitable.

On me permettra de marquer ici que, même dans un régime collectiviste, même en Russie, là où les plans ont précisément un caractère impératif, ces plans sont constamment revisés. Les techniciens soviétiques de la planification ne manquent jamais de dire que la planification est un processus continu.

M. Waldeck L'Huillier. Ce n'est pas le même régime, il faut le préciser, monsieur le ministre.

M. le ministre. Non, ce n'est pas le même régime.

M. Georges Marrane. On y réalise les plans!

M. le ministre. Tout au moins on les établit!

Dans notre régime, une loi de programme ne trace que des minimums, ce qui, en toute hypothèse, et quelle que soit l'évolution de la conjoncture, apparaît absolument nécessaire.

L'intérêt de cette procédure est d'abord, et peut-être surtout, de donner des indications solennelles à des branches importantes de notre activité économique, aux industriels fournisseurs de moyens d'investissement.

Le développement de ces industries est nécessaire pour permettre au pays de réaliser son équipement économique. En leur donnant des indications précises, on permet à ces industries d'améliorer leur productivité, d'abaisser leur coût de production grâce aux prévisions qu'elles peuvent faire et à la régularité de leur fonctionnement.

Aux utilisateurs, d'autre part, les lois de programme indiquent ce sur quoi ils peuvent être assurés de compter.

Il est clair que, dès l'instant où les lois de programme n'ont d'autre ambition que d'indiquer des investissements qui devront être faits en toute hypothèse, elles ne sont pas un programme de politique économique, elles ne sont pas un plan.

Il est une autre raison pour laquelle les lois de programme qui vous sont soumises n'englobent même pas toutes les activités de base. C'est qu'il s'agit de lois de finances, c'est qu'il s'agit de lois dont la raison d'être juridique est de promettre la disposition de fonds publics. Or, parmi les activités de base, en ce qui concerne l'énergie, il en est une essentielle, l'industrie pétrolière, dont le financement ne se fait pas sur fonds publics.

Cela dit, et pour marquer dans quelle intention ces lois de programme ont été établies, j'en viens plus spécialement au domaine qui relève du ministère de l'industrie et du commerce, je veux dire au domaine de l'énergie.

La loi de programme qui vous est soumise ne concerne que l'électricité. Elle laisse de côté — ce que l'on peut considérer comme une lacune grave, en effet — le pétrole et le charbon. En ce qui concerne le pétrole, j'ai déjà indiqué une raison juridique pour laquelle la loi de programme ne le concerne pas. La même raison n'est pas valable pour le charbon puisque nos houillères sont nationalisées.

On aurait parfaitement pu concevoir du point de vue juridique une loi de programme s'appliquant aux houillères aussi bien qu'une loi de programme s'appliquant à l'énergie électrique. L'absence d'une loi de programme en matière charbonnière s'explique par deux considérations qui n'ont rien de juridique. La première est que ces lois de programme sont des lois de développement. Or, en matière charbonnière, nous en sommes à nous demander si l'avenir sera au développement, à la stagnation ou à la régression. Nous ne nous posons cette question que depuis peu. C'est un point auquel je faisais allusion tout à l'heure: il y a divergence profonde entre la façon dont nous apparaissent, à l'heure actuelle, les problèmes énergétiques et celle dont ils étaient apparus aux rédacteurs du troisième plan.

Ce n'est pas un phénomène particulier à la France, bien au contraire. Les débats internationaux qui ont eu lieu à Strasbourg ont clairement montré que tous les pays européens avaient commis semblable erreur de prévision ou même des erreurs infiniment plus graves. Nous sommes devant une situation neuve qui exige étude et réflexion. Il ne paraissait pas au Gouvernement honnête de déposer une loi de programme du charbon dans les circonstances actuelles, étant donné le caractère mouvant du problème.

Et puis il y a une autre raison. Si en matière d'électricité nous sommes dans un domaine strictement national, en matière de charbon nous sommes dans un domaine international, par nature et aussi en vertu d'institutions et de traités. Qu'on s'en réjouisse ou qu'on le regrette, en matière charbonnière la France est partie dans un marché commun. Les décisions que nous pouvons prendre dans ce domaine sont strictement subordonnées à celles qui sont prises par d'autres pays ou par la Haute Autorité. Notre liberté de manœuvre et notre possibilité de décider à l'avance s'en trouvent limitées. L'établissement d'une loi de programme est rendu, par là même, plus difficile et son établissement rapide impossible.

On dira peut-être que, cela étant, il fallait renoncer à une loi de programme pour l'électricité, parce qu'il n'est pas logique de faire une loi de programme pour une forme d'énergie si l'on n'en fait point pour les autres. L'argument a certes de la valeur, mais n'est point décisif. Je crois qu'il n'est pas insensé d'effectuer des prévisions en matière d'électricité, dans l'esprit que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire de déterminer des minimums nécessaires en toute hypothèse, et cela alors même qu'on n'établit pas de loi de programme pour le pétrole et le charbon: c'est qu'en effet les besoins d'électricité sont, certes, des besoins d'énergie, mais, dans une très large mesure, de besoins d'énergie spécifique. Si les autres formes d'énergie peuvent se transformer en électricité, la plupart des utilisateurs d'électricité n'ont pas le choix technique d'utiliser de l'électricité ou une autre forme d'énergie.

C'est sans doute la raison pour laquelle ce qu'on peut appeler les lois de développement de l'utilisation de l'électricité sont plus simples que les lois de développement de l'utilisation du charbon ou du pétrole. Elles sont plus simples et, par là, elles sont mieux connues.

Les prévisions en matière de consommation d'électricité sont beaucoup moins aléatoires que les prévisions que l'on peut faire en matière de consommation d'énergie primaire, de charbon ou de pétrole.

Il a donc paru au Gouvernement que, dans ce domaine particulier et, je le reconnais, très partiel, il pouvait honnêtement prendre des engagements, demander au Parlement de prendre avec lui des engagements relatifs à des investissements mini-

mums. Car c'est bien d'investissements minimums qu'il s'agit, d'investissements que l'on fera en toute hypothèse, ce qui, à aucun moment, n'interdira au Gouvernement de proposer au Parlement, à l'occasion de chacune des lois annuelles de finances, des investissements supplémentaires pour faire face aux besoins que les circonstances révèleront. C'est la satisfaction de ces besoins complémentaires correspondant à l'hypothèse longue des auteurs du plan qui est inscrite dans le programme supplémentaire. Ce dernier n'a toutefois qu'un caractère purement indicatif. Il n'a d'autre intérêt que de bien marquer que le programme garanti n'est qu'un programme minimum.

Je voudrais encore indiquer au Sénat les idées générales qui ont conduit le Gouvernement, dans l'établissement de la loi de programme sur l'électricité, dans le choix nécessaire entre trois sources d'électricité: le thermique, l'hydraulique et le nucléaire. Je m'en tiendrai pour l'instant à des considérations assez générales, me réservant de répondre à la fin de ce débat sur les points plus particuliers qui auront été soulevés à cette tribune.

Choisir entre le thermique, l'hydraulique, le nucléaire, cela fut fait en fonction des caractéristiques assez spéciales de chacune de ces sources d'énergie. Le thermique, vous le savez, a pour lui d'être une source d'énergie électrique peu coûteuse en équipement, qui exige une quantité relativement faible de capitaux; c'est un grand avantage à une époque où notre économie a tant besoin de capitaux pour des investissements de toutes sortes. La production thermique présente encore l'avantage de pouvoir être localisée, sinon à volonté, du moins avec une marge de liberté beaucoup plus grande que l'hydraulique; elle n'est pas, comme ce dernier, liée à la nature et au sol. En outre, entre le moment où la décision est prise de construire une centrale thermique et celui où cette centrale thermique pourra débiter sur le réseau, il faut seulement un délai de deux ans à trois ans, alors que, pour une centrale hydraulique, le délai est de quatre à cinq ans.

En faveur du choix d'une production thermique, il y a enfin cette considération, qui n'est point négligeable, que la production thermique est susceptible de consommer du charbon. Or, étant donné les problèmes qui vont se poser à nous, qui déjà se posent à nous en ce qui concerne l'utilisation régulière du charbon produit par les mines françaises, le fait d'avoir des centrales électriques susceptibles de fournir un débouché à notre production charbonnière ne peut être négligé.

En faveur de la production hydraulique, on peut dire qu'elle exploite des richesses naturelles et que le coût de l'exploitation, une fois les investissements initiaux engagés, est très faible. Construire des centrales hydrauliques c'est faire un cadeau aux générations à venir.

Mais, pour ces générations, la valeur de ce cadeau est devenue, à plusieurs égards, incertaine depuis que nous est apparue la possibilité de produire, à échéance de dix, quinze ou vingt ans, de l'énergie électrique d'origine nucléaire à un prix comparable ou même inférieur au prix de l'énergie classique.

En ce qui concerne l'énergie électrique d'origine nucléaire, les raisons qui conduisent à vouloir l'établissement de centrales nucléaires sont d'un ordre un peu différent de celles qui militent en faveur du choix de la production thermique ou de la production hydraulique. Sans doute, la nécessité de se procurer de l'électricité intervient-elle; sans doute aussi des considérations de coût de production d'électricité interviennent-elles. Mais intervient surtout le désir de doter la France d'une industrie nucléaire, de faire en sorte que nos savants, nos ingénieurs, nos industriels, nos ouvriers s'entraînent à la construction de centrales nucléaires. Il faut qu'ils acquièrent la maîtrise de cette source nouvelle d'énergie de telle manière que, d'ici quelques années, pour la production d'une énergie nucléaire devenue rentable, non seulement nous ne soyons pas tributaires de l'étranger mais que nous soyons capables, à l'égal des nations industriellement les plus avancées, d'exporter cette technique, d'exporter des centrales nucléaires.

Le choix du rythme des investissements, la détermination du volume des investissements nécessaires en matière d'énergie nucléaire apparaissent donc commandés avant tout par les exigences et les possibilités d'expérimentation. De là les délais entre la construction d'une centrale et celle de la centrale suivante; de là aussi le désir et le souci de poursuivre les recherches et les expérimentations dans plusieurs directions où, comme l'on dit, dans plusieurs filières à la fois, afin que la France n'ait pas parié sur un seul système de production d'énergie nucléaire.

Notre programme peut paraître à certains ambitieux. J'indique qu'il est très inférieur à celui de la Grande-Bretagne dans ce domaine, et que le réduire encore serait compromettre l'avenir.

Comme je le disais tout à l'heure je ne suis pas entré dans les détails mêmes du projet de loi de programme, non point que je veuille éluder cet aspect important du texte mais parce qu'il me paraît préférable de répondre aux observations qui me seront faites sur ce point.

Je voudrais dire seulement, en terminant, que le dépôt de ces projets de lois de programme — j'ai pu m'en rendre compte en tout cas en ce qui concerne le projet de loi de programme d'électricité — a été accueilli par les intéressés, c'est-à-dire par les utilisateurs d'énergie et plus encore par les fournisseurs de matériel, comme un incontestable progrès.

Ceux-ci se sont justement plaints et ils se plaignent encore, à l'heure actuelle, des à-coups que l'irrégularité des commandes a imposés à leur rythme de fabrication, des menaces de chômage dont ils ont souffert du fait de l'incertitude où ils ont souvent été placés quant à leur programme. Des hausses des coûts de revient en sont résultées. Encore que ce projet de loi de programme leur indique seulement un minimum, déjà l'indication de ce minimum, cette certitude d'un minimum leur apparaît comme un bienfait permettant une meilleure utilisation des techniques.

Je voudrais dire aussi que ce projet de loi de programme m'apparaît comme caractéristique d'un esprit à deux égards: au point de vue économique et au point de vue politique.

Au point de vue économique, il marque une volonté de prévision et de continuité, mais tempérée d'une certaine humilité intellectuelle. Nous ne prétendons pas être capables de prévoir toutes choses avec précision. Nous disons simplement qu'il y a un minimum prévisible. Ce minimum, nous l'indiquons et nous prenons l'engagement d'inscrire les crédits nécesssaires dans les lois de finances annuelles.

Ce projet de loi de programme est aussi la manifestation d'un certain esprit politique. Dans le passé, les plans de modernisation n'ont pas été soumis au Parlement. Le troisième plan ne put l'être pour des raisons de délai; les années auxquelles il s'appliquait étaient déjà presque à moitié écoulées et il a paru nécessaire de le promulguer très rapidement, comme je le disais tout à l'heure, pour bien marquer la volonté du Gouvernement d'expansion économique et de cohérence dans le développement économique.

Dans le passé il y eut un décret-programme en matière d'électricité qui, lui aussi, déterminait des crédits d'engagement pour plusieurs années, mais il s'agissait d'un décret. Aujourd'hui, c'est un projet de loi qui vous est soumis; ainsi est marquée la volonté du Gouvernement d'associer très étroitement le Parlement à la responsabilité de ces programmes. (*Applaudissements à droite, au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, encore que le problème ne se pose pas pour les travaux publics de la même façon qu'en matière d'énergie, un grand nombre des observations que mon collègue M. Jeanneney vient de défendre avec pertinence à cette tribune pourraient être reprises pour la loi de programme des travaux publics.

En fait, le projet de loi de programme avait — et spécialement pour le ou les départements, comme l'on voudra, qui me sont confiés — certains avantages et, je ne me le dissimule pas, un certain nombre d'inconvénients.

L'avantage — M. Jeanneney l'a fort bien dit — ce sont les assurances qui sont données pour certaines opérations importantes qu'elles seront effectuées à dates données et que les crédits seront sûrement trouvés pour exécuter.

L'avantage, c'est que les opérations concentrées sur certains points particuliers, mais dont le délai de réalisation est nécessairement long et dépasse plusieurs années, sont décidées et pourront être exécutées.

L'avantage — et M. Jeanneney a eu raison de le dire, car je ne vois pas qui cela pourrait choquer — c'est que les entreprises associées à la réalisation des ouvrages que nous concevons savent d'avance qu'elles auront tel plan de charges, tel plan de travail. Certes, du point de vue économique et social, c'est un avantage pour elles, du point de vue financier, c'est un avantage pour le Gouvernement.

Par conséquent, même si, comme les rapporteurs l'ont très justement remarqué, certaines des opérations peuvent paraître isolées d'un contexte, même s'il peut sembler qu'une coordination possible ne se dégage pas suffisamment du texte, il n'en reste pas moins qu'il ne peut y avoir qu'avantage à ce qu'un certain nombre d'opérations importantes et d'une durée nécessairement longue soient définies, précisées, financées.

A l'inverse, j'entends bien quel est l'inconvénient. Je l'entends d'autant mieux que, peut-être plus que M. le ministre de l'industrie et du commerce, en matière de travaux public je courais un risque important. En effet, il est, en matière de travaux publics, un certain nombre d'ouvrages, de travaux qui

doivent être exécutées et qui sont relativement spectaculaires. Il en est d'autres qui, pour être moins spectaculaires, pour porter sur des sommes moins importantes, ont, du point de vue économique, pour une région considérée, un intérêt infiniment plus grand. Mais, si j'ose m'exprimer ainsi — et vous comprendrez dans quel sens je le fais — ces travaux n'exigent pas nécessairement deux ou trois ans, non plus qu'une grande concentration de moyens. Aussi, si je voulais simplifier la présentation de ma politique, je dirais qu'il y a un certain nombre de grands travaux spectaculaires nécessaires — ils relèvent du projet de loi de programme pour une large mesure — et qu'il y a ensuite une multitude de petites opérations qui, dans chaque région en particulier, concernent les ports, les canaux, les voies ferrées et ont une importance régionale très grande, mais qui n'exigent ni concentration de moyens, ni prévisions à long terme, et qui relèvent du budget annuel.

Dans ces conditions, quel risque courions-nous ? Je l'ai dit à la commission des finances, que je remercie d'avoir bien voulu me comprendre et d'avoir, dans les rapports qui ont été présentés, expliqué avec beaucoup de loyauté ce que je lui avais dit.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Nous sommes toujours loyaux !

M. le ministre des travaux publics. De votre loyauté, nous étions sûrs; mais, en plus de votre loyauté, nous avons eu plaisir à constater votre compréhension, mon cher rapporteur général.

Ce que la commission des finances a très bien compris, c'est qu'il y avait une sorte de déséquilibre entre, d'une part, les opérations importantes et concentrées qui apparaissent pour la plus grande partie d'entre elles dans le projet de loi de programme et, d'autre part, une série d'autres opérations également indispensables et qui n'apparaisent pas dans ledit projet de loi de programme.

Or, il se trouve que, pour des raisons à la fois géographiques et techniques, cette présentation a un caractère qui, dans certains cas, peut paraître choquant.

Il se trouve que certaines régions relèvent plutôt d'un grand nombre de petites opérations, disséminées en apparence, même si elles sont intellectuellement coordonnées et que, dans d'autres régions, au contraire, il faut tout d'abord faire une ou deux grandes opérations sur des axes dont dépend le reste.

Ces dernières régions apparaissent clairement dans le projet de loi de programme, cependant que les régions où il y a nombre d'opérations disséminées à faire, semblent avoir été moins bien traitées.

En fait, comme il a déjà été dit, il est indispensable de distinguer trois documents différents: le plan qui présente un optimum, la loi de programme qui fait ressortir un certain nombre d'opérations concentrées pour une durée donnée, enfin le budget qui réalise avec les moyens qu'il peut, incorporant le maximum possible de ce qui est prévu dans le projet de loi programme, compte tenu des moyens donnés chaque année pour des opérations déjà prévues au plan. C'est qu'il y a eu, je crois, beaucoup de difficultés. Nous reviendrons certainement dans la discussion sur ce point: le budget, reprenant la loi de programme — et M. Jeanneney l'a dit avec beaucoup de franchise tout à l'heure — hélas! ne reprendra pas autant du plan que nous le souhaiterions en chaque cas. En tous cas, on ne peut pas juger du projet de loi de programme dans l'optique du plan, parce que pour pouvoir le faire, il faudrait connaître les opérations plus limitées dans le temps, moins importantes dans la masse des capitaux engagés qui apparaîtront au budget de 1960, et puis l'année prochaine au budget de 1961, et puis encore au budget de 1962. C'est là qu'effectivement un certain nombre de difficultés sont apparues. Je le répète, j'ai déjà eu l'occasion de m'en expliquer avec les différentes commissions. Je remercie les rapporteurs d'avoir tenu grand compte des observations que j'avais pu faire et, en tout cas, de les avoir fait connaître très clairement au Sénat. Je crois que dans la discussion de détail qui pourra venir par la suite, certaines précisions pourront être utilement apportées.

Cela étant, en ce qui concerne le ministère des travaux publics, il est bien certain — j'en ai fait l'expérience à l'Assemblée nationale aussi — que ce qui intéresse le plus l'opinion publique et ses représentants les plus qualifiés, c'est, pour une large part, ce qui n'est pas dans le projet de loi de programme, plus encore que ce qui y est.

Par conséquent, les rapporteurs ont été tout naturellement entraînés à mettre l'accent sur leur surprise, leur étonnement, leur regret, de ne pas voir dans le projet de loi de programme un certain nombre de problèmes qui passionnent l'opinion et, tout d'abord, parlons franchement, le problème du fonds routier qui, à un moment où circulent sur les routes de France des véhicules d'une densité particulièrement élevée, ne peut manquer de passionner l'opinion tout entière.

Je déclarais à la commission des finances; certes, nos ressources routières sont terriblement limitées. Pourtant il est peu de problèmes qui intéressent autant l'ensemble des Français que l'état des routes.

Je me dois d'évoquer dans ce Sénat qui comporte tant de mes collègues conseillers généraux ou maires, un exemple fort simple. Dans cinquante-cinq départements de France, les crédits votés par les conseils généraux qui représentent des centimes additionnels, nécessairement peu populaires, au kilomètre de routes départementales sont plus élevés que les crédits d'entretien du budget des travaux publics plus les dotations du fonds routier affectés à l'ensemble des routes nationales.

Un sénateur à droite. Cela est très vrai !

M. le ministre des travaux publics. C'est là un chiffre qui est saisissant pour marquer à quel point le Français de nos bourgs, de nos campagnes est intéressé, passionné même pour l'état de son réseau routier et lorsqu'on lui dit: payez vous-même, il paye plus que l'Etat pour des routes qui, par définition, se devraient d'être dans un état d'entretien et de circulation supérieur, car, alors, à quoi servirait la différence entre les routes nationales et les routes départementales, pour ne pas parler des chemins vicinaux ?

Le problème est évident et connu. Il est vrai que la France possède, a longtemps possédé, un des meilleurs réseaux routiers du monde. Il est vrai que lorsqu'on circule sur ce que l'on appelle des réseaux secondaires qui sont généralement excellents ou sur les routes nationales qui sont les grands axes, on peut constater à la fois le charme de nos routes et la qualité de leurs revêtements. Mais si cela a été longtemps vrai, cela commence à le devenir un peu moins et, dans un certain nombre de cas très précis, cela n'est plus vrai du tout. Si nous continuons, dans quelques années, cela ne sera plus vrai nulle part. (*Marques d'approbation.*)

M. André Cornu. Tout à fait d'accord !

M. le ministre des travaux publics. Tel est le problème qui se pose. Parce que nous avions de l'avance dans le passé, à plusieurs reprises, les gouvernements successifs ont été tentés de dire: « Faisons un sacrifice pour un an encore sur ce réseau routier; il est bon, dans son ensemble, et nous rattraperons cela plus tard ». Le danger serait de continuer, car il est un moment où, à force de reporter la difficulté, on l'aggrave, et nous sommes à ce point précis en ce qui concerne le plan routier. (*Marques d'approbation.*)

Cela est d'autant plus vrai que, comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer en plusieurs circonstances, les chiffres qui nous paraissaient — quand je dis nous, je veux dire à mes prédécesseurs comme à moi-même et aux administrations dont nous avons l'honneur de coordonner les travaux — les chiffres qui nous paraissaient, il y a deux, trois ou quatre ans, substantiels, même à francs constants, seraient faibles aujourd'hui, parce que, depuis quatre ou cinq ans, la circulation a augmenté en France d'une façon considérable et que, à l'étranger, les efforts faits pour l'infrastructure routière sont devenus substantiels et même considérables.

Parlant après M. Jeanneney, j'aurais scrupule à sembler vouloir lui reprendre un des indices les moins contestés de l'expansion économique dans les pays modernes qui est, comme l'on sait, ce fameux doublement, plus ou moins réel, de la consommation électrique en dix ans. Cela est devenu un des axiomes des cours d'économie politique scientifique.

Pourtant, si je n'ai pas l'intention de lui contester le monopole de cet indice, je ferai observer qu'en ce qui me concerne j'ai un indice beaucoup plus troublant: c'est le doublement de la circulation routière en France tous les six ans et demi, ce qui fait que le nombre de voitures qui passent sur les mêmes routes, un peu moins bien entretenues d'une année sur l'autre, s'accroît à un rythme plus grand que la consommation d'électricité. Par conséquent, alors que deux ou trois ans de pause ont pu paraître à des gouvernements successifs comme un moyen de faire face à une difficulté financière sans gravité excessive, nous en sommes arrivés au moment où cela n'est plus possible parce que, non seulement il faut reprendre le rythme, mais parce qu'entre-temps, la circulation a augmenté à un rythme plus grand et que nos voisins qui consacraient à l'entretien et au développement de leur réseau routier des sommes à peu près équivalentes aux nôtres, y consacrent maintenant des sommes triples ou quadruples de celles que nous y consacrions il y a trois ou quatre ans.

C'est un sujet que certains d'entre vous ne manqueront pas de traiter. M. le rapporteur général n'y a d'ailleurs pas

manqué, très légitimement, mais c'est un sujet sur lequel nous reviendrons davantage au moment de la discussion du budget, car la question qui a été posée par le rapporteur de la commission des finances et par votre rapporteur général en particulier, est de savoir si mon option était bonne, de préférer — excusez la vulgarité de l'expression — me « cramponner » à la notion de fonds routier, quelles que soient les entorses que son application ait connues dans le passé, plutôt que d'abandonner.

M. le rapporteur général. Il vaudrait mieux parler du pillage que son application a connu.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Vous ne pouvez me demander de le dire.

M. le rapporteur général. Mais si, vous avez fait jusqu'à présent le procès du Gouvernement!

M. le ministre des travaux publics et des transports. Soyons honnêtes, j'ai fait le procès des gouvernements précédents, y compris de ceux auxquels j'ai appartenu. (*Sourires.*)

Par conséquent, je dirai très franchement que le choix qui m'était proposé était le suivant: ou bien, abandonner définitivement ce qui restait d'apparences de fonds routier, ou bien essayer au contraire, abandonnant un fonds routier qui avait subi tant d'à-coups, trouver une nouvelle formule, si je puis m'exprimer ainsi, à l'occasion du projet de loi de programme. Ainsi que je l'ai indiqué devant la commission des finances, j'ai longtemps hésité. Je le dis avec d'autant plus de sérénité que M. le secrétaire d'Etat aux finances, qui est présent, a hésité avec moi. Nous avons eu des discussions, comme cela était normal, en vue de rechercher quelle était la meilleure solution possible: ou bien faire réapparaître le fonds routier dans le projet de loi de programme, sous une nouvelle forme; ou bien, au contraire, ne pas accepter de projet de loi de programme pour essayer progressivement, les moments les plus durs étant, je l'espère, passés, réanimer un peu la forme du fonds routier et surtout maintenir son utilité.

C'est d'ailleurs, monsieur le rapporteur général, très précisément la question que vous me posez dans votre rapport.

M. le rapporteur général. Et que j'évoquerai encore à la tribune tout à l'heure, soyez-en sûr! (*Sourires.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mon cher rapporteur général, vous m'empêchez presque de vous répondre puisque vous me prévenez que, quelle que soit la réponse que je ferai maintenant, vous me poserez à nouveau la question tout à l'heure. Mais je vais vous donner une première réponse à partir de laquelle je vous en donnerai une seconde, qui sera la même, vous l'entendez bien d'ailleurs lorsque vous reprendrez comme il convient la question à la tribune.

M. le rapporteur général. C'est au secrétaire d'Etat aux finances que je demanderai de répondre à la question qui sera posée.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En ce qui me concerne, monsieur le rapporteur général, l'unité gouvernementale étant évidente, je me contenterai de vous indiquer que j'ai choisi la formule du maintien du principe du fonds routier c'est notamment parce que le secrétaire d'Etat aux finances — comme je l'ai déjà signalé — a déclaré, le 4 mai dernier je crois, à l'Assemblée nationale, qu'il comprenait tout l'intérêt qui était porté à la motion d'unité du fonds routier et que, dans le prochain budget, il voyait la chose comme pouvant être présentée au titre V, Subventions en capital, et au titre VI relatif aux tranches départementales et vicinales dont il a été affirmé à plusieurs tribunes — et je suis heureux de le réaffirmer à celle-ci — qu'elles réapparaîtront au budget de 1960.

C'est dans cet état d'esprit, et je n'insisterai pas, puisque la question viendra nécessairement tout à l'heure, sachant tout l'intérêt que la France entière et le Sénat en particulier, ne pouvaient manquer d'attacher à ce problème de fonds routier, que j'ai préféré — et le Gouvernement également — ne pas inscrire de programme routier dans le projet de loi de programme, me réservant de faire réapparaître progressivement et de r alimenter le fonds routier de façon à répondre aux nécessités dont nous sommes tous au titre de maire, de conseiller général, de parlementaire et de ministre, conscients de rattraper le retard pris pendant trois ou quatre ans dans la transformation d'un réseau routier, qui, riche, s'est appauvri dans les dernières années.

Mesdames, messieurs, ce n'est pas la seule lacune qui ait été constatée dans le projet de loi de programme. Je pense à la construction navale, en particulier, qui nous donne tant de souci à l'heure présente. Mais, là encore, il existe une loi de programme qui date de deux ans, et qui reconduit pour cinq ans, avec des chiffres nouveaux, la loi de programme antérieure. Il eut été maladroit, me semble-t-il, de substituer une loi de programme, dûment votée à une autre loi de programme, puisque, aussi bien, il n'est pas question, comme en matière de fonds routier dans le passé, de minorer les chiffres accordés dans la loi de programme de 1957. Il s'agit de savoir jusqu'à quel point l'Etat pourra faire un effort pour majorer ses chiffres de façon à soutenir les chantiers français. Il s'agit de savoir aussi si, les chiffres étant majorés, il sera possible de trouver des commandes pour maintenir les chantiers au rythme de travail qu'ils avaient acquis.

Un troisième point a été soulevé. Je me demande si je dois le traiter à propos de ce qui n'est pas dans le projet de loi de programme ou à propos de ce qui y est, je veux parler des infrastructures aériennes. Certes, il y a — qu'on me permette cette expression — un bout de projet de loi de programme aéronautique, mais c'est une si faible part d'un projet de loi de programme digne de ce nom, que je préfère traiter le problème aéronautique dans ce qui ne figure pas dans le projet de loi de programme plutôt que de le traiter à propos de ce qui y figure. J'ai eu l'occasion de m'en expliquer.

Je ne voudrais pas ouvrir un débat sur les transformations de l'aéronautique, mais il est certain que rien n'est plus passionnant que de se rendre compte du virage que la vie aéronautique de notre pays est en train de prendre ainsi que la la conception aéronautique nouvelle de tous les pays du monde.

En quelques années, ont succédé aux avions que nous connaissions, des avions qui volent plus haut, qui volent plus vite, qui coûtent plus cher et qui ne sont rentables qu'à la condition d'être remplis au double ou au triple des avions actuellement en service. Cela a suffi à changer complètement l'aspect des problèmes traditionnels en matière d'aéronautique.

Comment la sécurité de ces avions qui volent plus haut est-elle assurée ? Jusqu'à présent, dans les accords internationaux relatifs à l'organisation de l'aéronautique civile internationale, des règles étaient prévues pour ce qui concerne la sécurité aérienne des avions qui volent jusqu'à 6.000 mètres. Au-delà de 6.000 mètres, on est dans le domaine militaire dans certaines régions et dans un domaine qui n'appartient à personne ailleurs. Or les quadri-réacteurs actuellement en circulation volent couramment à 10.500 mètres, voire à 11.000 mètres. Même des réacteurs comme notre Caravelle volent normalement entre 7.800 et 8.000 mètres, c'est-à-dire dans des régions non encore systématiquement couvertes par le réseau d'aide à la navigation aérienne. Brusquement, voilà qu'il faut combler cette lacune et cela sur le plan international afin de régler tous les problèmes de sécurité qui se posent. C'est une transformation considérable.

J'ai eu l'occasion de dire — et je m'excuse de répéter cette semi-boutade — que nos avions volent maintenant à des distances où les verticales cessent d'être parallèles. L'aéronautique civile a vécu longtemps sous cette conception du droit romain de la propriété de la colonne d'air située au-dessus du terrain, mais le droit romain a été institué à une époque où la terre était supposée plate. A partir du moment où la terre est ronde, deux verticales enserrant la colonne d'air ne sont plus parallèles. Jusqu'à une certaine hauteur, cela ne présente qu'une importance intellectuelle, mais nous commençons à parvenir à des hauteurs où déjà des problèmes se posent. Combien de fois avons-nous constaté les conséquences de la moindre erreur de cap d'un avion! Ainsi un avion qui doit se poser à Orly ou au Bourget paraît traverser la capitale en son milieu.

Combien de survols de frontière sont explicables par des raisons techniques beaucoup plus que pour des raisons politiques! Cela est vrai dans un sens comme dans l'autre. Les avions volent haut et cela pose le problème de la couverture de l'air du point de vue de l'aide à la navigation aérienne et j'ai déjà eu l'occasion de dire à plusieurs reprises que l'aide à la navigation aérienne en l'air est aussi importante et peut-être plus encore que la construction des aéroports.

Les avions volent plus vite. Les appareils qui réalisent 450 kilomètres-heure ont fait place à des avions qui volent à 800, 900, voire 1.000 kilomètres-heure. On a présenté au Bourget, à l'occasion de la grande manifestation aéronautique internationale, la maquette de l'avion qui, en 1965, reliera Paris à New York en deux heures ou deux heures et demie. Ne nous y trompons pas — il est possible de commettre une petite erreur sur la date, mais cela arrivera — alors que les représentants de la dernière série du Sénat seront encore assis sur ces fauteuils, nous aurons à régler des problèmes particulièrement graves en ce qui concerne l'organisation des transports aériens. Les choses évoluent avec une rapidité extraordinaire et il faut faire preuve à la fois de sang froid et de décision pour être capable d'adapter les mesures prises aux problèmes techniques qui se posent.

Si j'ajoute simplement, pour être complet, que les avions qui volent de Paris à New York en six heures et demie transportent 128 passagers et non plus 64 et, en classe touriste, 160, 180 et même 190 passagers au lieu de 50 à 60 comme c'était le cas jusqu'à présent, vous comprendrez que cela pose la question de savoir comment on va recruter une telle clientèle et s'il est normal de maintenir une concurrence éparpilée ou disséminée comme en ce moment. Ce sont là des problèmes dont vous avez entendu parler et que j'aurai l'occasion, avec plaisir, d'évoquer devant le Sénat quand il le voudra, lors de la discussion du budget de l'aviation, soit à l'occasion d'un débat particulier sur les transports.

Cela pose également la question d'Eurocontrôle, c'est-àdire du contrôle aérien des pays survolés. A ces vitesses, lorsqu'on va de Londres à Munich, la partie de la Belgique qui est traversée est franchie en une minute et demie. Le Luxembourg, quand on va d'Angleterre en Allemagne, est traversé en trente secondes. Par conséquent, une entente est nécessaire, en dehors de toute préoccupation politique et pour de simples raisons techniques évidentes. Ce sont des problèmes d'entente internationale, d'accords entre les compagnies de transport aériennes voisines.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs, il m'a paru indispensable de ne prévoir dans le projet de loi de programme que les dépenses météorologiques et d'aide à la sécurité aérienne déjà envisagées comme normales et pour lesquelles il y avait intérêt à prévoir un programme de commandes, et de réserver pour le budget un certain nombre d'options qui s'imposent à un moment où la technique se transforme avec une telle rapidité.

Je m'excuse d'avoir évoqué trop longuement ce qui n'est pas dans le projet de loi de programme, car il me faut tout de même vous parler de ce qui y figure.

Un peu plus de 200 milliards de crédits sont inscrits dans ce projet de loi de programme. Examinons d'abord ce qui concerne la S. N. C. F.

Entendons-nous bien: les chiffres retenus à son sujet représentent, pour les trois ans à venir, à peine le double de ce qui a été engagé l'an dernier, ce qui veut dire qu'un bon tiers des dépenses normales d'investissement de la S. N. C. F. ne figure pas dans le projet.

Je reviens à ce que je disais en commençant. Dans un projet de loi de programme, on retient les opérations importantes. En ce qui concerne la S. N. C. F., il s'agit de l'électrification, d'une part, et de l'achat du matériel roulant, d'autre part. D'autres investissements doivent également être pris en considération, notamment en matière de grandes gares de triage et d'achats de matériel et nous avons retenu dans ce domaine un certain nombre d'autres opérations d'une certaine ampleur, ainsi que je l'indiquais tout à l'heure.

A cet égard, en matière d'électrification la commission des transports avait noté un certain nombre d'opérations dont la rentabilité était considérable, puis d'autres jugées intéressantes certes, mais dont la rentabilité apparaissait moins importante. C'est pourquoi dans le projet de loi de programme figurent les dernières opérations à haute rentabilité à réaliser à l'exception d'une seule: l'électrification de la ligne Paris-Le Havre. Cependant j'ai tout lieu de penser que celle-ci sera entreprise en 1962 et, si elle ne figure pas dans la loi de programme, c'est parce qu'elle ne fera que commencer à ce moment-là; en effet, elle est déjà inscrite dans le programme que j'ai établi pour cette époque.

Nous serons donc appelés alors à réaliser un certain nombre d'opérations d'électrification extrêmement intéressantes, mais dont la rentabilité sera moins spectaculaire que celle des dernières opérations d'électrification réalisées ou encore en cours.

En ce qui concerne le matériel roulant, un certain nombre de critiques ont été émises, d'ailleurs dans les deux sens comme cela arrive fréquemment. En effet, certains me reprochent d'avoir commandé trop peu de matériel roulant et d'autres d'en avoir commandé trop. Trop peu, car certainement, après la réalisation du projet de loi de programme, nous aurons pris un retard assez sérieux par rapport au plan. Trop si l'on estime — comme un amendement qui a été déposé me l'a montré — que la S. N. C. F. va se trouver favorisée par rapport à d'autres moyens de transport.

Pour ma part, j'ai tendance à penser — sans quoi je n'aurais pas présenté ce projet — que ce n'est ni trop ni trop peu et que les crédits correspondent approximativement à des besoins dont il faut bien reconnaître qu'en 1958 et en 1959 — je veux espérer qu'il en sera différemment en 1960 — se sont développés un peu moins vite que ne l'avait prévu le plan, du fait d'un certain tassement des activités économiques, en tout cas de celles qui concernent le transport proprement dit.

Le taux d'augmentation du volume des transports est légèrement inférieur à celui de l'an dernier, bien que notre situation soit très supérieure à celles de l'Allemagne et de l'Italie, si l'on compare les résultats des années 1956 et 1959.

J'ai tenu compte de ce tassement dans le projet de loi. C'est ainsi que les quantités de matériel roulant retenues au programme, pour être moins importantes que celles qui sont prévues au plan, comportent ce que nous appelions tout à l'heure une garantie suffisante pour les commandes et les réalisations des industries françaises qui approvisionnent la S. N. C. F.

Nous aurons l'occasion de discuter les chiffres relatifs au trafic dans les heures qui viennent. Je sais qu'un certain nombre de questions doivent être évoquées: celles des tarifs de la S. N. C. F., de la méthode dite de l'indexation des gares et du nuancement des relations, c'est-à-dire les formules qui s'efforcent de tenir compte du prix de revient selon l'importance du trafic et selon le coût qu'il représente à l'unité transportée.

Nous nous trouvons en présence d'un problème très difficile. C'est le même, sous une autre forme, qui se pose en matière de fermeture des lignes de la S. N. C. F. et qui met aux prises deux notions opposées dont, hélas ! le ministre doit tenir compte dans tous les cas: celle de la rentabilité et celle de service public.

Il est bien évident que lorsqu'on fait rouler de Paris à Marseille, et surtout de Paris à Lille ou de Metz à Thionville, depuis qu'est réalisée l'électrification, des trains de 3.000 tonnes transportant des matières pondéreuses, le prix à l'unité devient extrêmement faible. La S. N. C. F. pourrait alors, en suivant des méthodes purement commerciales et quelles que soient les critiques qu'elles seraient peut-être susceptibles de provoquer, pratiquer sur les prix correspondants des baisses importantes. En revanche, il est non moins vrai que lorsqu'on transporte sur des lignes peu suivies quelques paquets, quelques colis de tel ou tel produit, les prix demandés par la S. N. C. F. sont inférieurs aux prix de revient réels.

De même — je l'ai dit un jour, lors d'une conférence de presse, à des journalistes qui me posaient l'éternelle question de la fermeture des lignes secondaires — il est bien évident que si l'on réduisait à 40 p. 100 le nombre des lignes exploitées par la S. N. C. F., celle-ci pourrait réaliser des bénéfices colossaux. Seulement il est non moins évident que si l'on fermait un certain nombre de lignes qui sont à l'évidence peu rentables, voire pas rentables du tout, c'est-à-dire qui sont nécessairement déficitaires, cela poserait des problèmes insolubles dans certaines régions de notre pays où nous voulons à tout prix maintenir un minimum d'activité.

Je voudrais très simplement, sans chercher à inspirer de la sympathie ou de la pitié, que vous compreniez quelle est la difficulté de la situation du Gouvernement dans un tel cas: d'un côté, des impératifs financiers évidents qui veulent que l'on s'efforce de colmater les déficits dont certains sont exaspérants; de l'autre, des nécessités économiques, celle de la décentralisation régionale, celle de l'expansion de nos régions les plus défavorisées, qui nécessite à tout le moins qu'on leur maintienne un poumon ouvert pour leur permettre des relations avec l'extérieur car, si l'on fermait les lignes dans ces régions, quel espoir resterait-il au sujet de leur développement économique futur? C'est là que se pose le problème: tenir nécessairement compte du prix de revient, faute de quoi les moyens de transport concurrents tueraient la S. N. C. F., et ne pas oublier la notion de service public, faute de quoi certaines régions qui n'intéressent pas les concurrents de la S. N. C. F. se trouveraient dépourvues de tout instrument d'activité économique.

Alors, bien sûr, on s'en tient à un compromis: on recherche une solution moyenne et l'on prête le flanc aux critiques. C'est ce que je fais, bien entendu, aujourd'hui et je suis persuadé que nous aurons à en discuter tout à l'heure. Ce que je voudrais — je suis sûr d'avance de l'obtenir — c'est que chacun d'entre vous, lorsqu'il interviendra sur ce point dans le débat, n'oublie pas qu'à côté de la notion de rentabilité, il y a celle de service public, qu'à côté de l'intérêt des populations défavorisées, il y a celui de tous les contribuables français, et que c'est dans une balance à peu près équilibrée entre ces nécessités un peu contradictoires que se tient la juste vérité en matière d'exploitation des chemins de fer français.

Le problème des ports maritimes, pour lequel nous vous présentons également un programme, est dans une certaine mesure du même ordre. J'ai eu connaissance d'un document établi par les chambres de commerce qui s'efforçaient d'étudier et de suggérer une répartition des crédits du projet de loi de programme proportionnellement à l'importance des ports. Elles les avaient répartis en grands ports, moyens ports et petits ports et elles s'efforçaient de savoir quel crédit j'avais attribué à l'ensemble de chacune de ces catégories. Par définition, je ne l'avais pas fait car, comme je l'ai dit tout à l'heure, le budget des voies navigables et des ports maritimes était, l'an dernier, si je me souviens, de 18 milliards, ce qui, sur trois ans, ferait 54, 56 ou 60 milliards et que je vous propose un crédit d'un montant inférieur. Il resterait donc un certain nombre

d'éléments pour jouer en faveur des opérations moins importantes ou de moindre durée de réalisation. Mais là encore, la situation du ministre, du Gouvernement et du pays tout entier n'est pas très facile.

Vous savez ce qu'il en est à l'étranger; je pense aux pays du Marché commun; vous connaissez l'effort belge accompli en faveur du port d'Anvers et pour le nouveau port de Gand; vous connaissez l'effort hollandais en faveur de Rotterdam, qui est à peu près équivalent à celui que nous faisons pour l'ensemble des cent six ports français; vous connaissez l'effort allemand pour Hambourg, l'effort italien pour Gênes. Nous sommes, des six pays du Marché commun — l'Italie mise à part, dans une certaine mesure — le pays qui, sur 2.000 kilomètres de côtes, possède cent six ports qu'il faut entretenir et aider à se développer. Nous avons les grands ensembles qui sont plus particulièrement concurrentiels dans le Marché commun; le nouveau port de Dunkerque que nous développons pour qu'il prenne sa part du trafic, l'ensemble Rouen-le Havre et Marseille. Mais il y a aussi les autres ports qui réclament leur part. Là aussi, des arbitrages sont nécessaires.

Nul doute que, tout à l'heure, dans la discussion, ne soit évoquée la question de savoir si Brest est un port idéal pour la réparation des pétroliers et de savoir — dans une autre assemblée la question a pris un tour presque aigu — si les crédits prévus pour Brest ne pourraient être reportés sur d'autres ports, et notamment sur le port de Bayonne, compte tenu du développement de la production du gaz de Lacq.

A dire vrai, je me sens très capable de présenter pour chacun des ports une plaidoirie justifiée. Ce n'est pas là une plaisanterie. Mais il y a un choix à faire. Je regrette — je l'ai dit en commençant cet exposé — que la loi de programme ne présente pas un aspect complet du problème et que, choisissant d'un manière en apparence presque arbitraire certaines opérations pour les raisons que j'ai données, elle empêche de voir l'équilibre réalisé avec d'autres opérations qui n'apparaîtront qu'au budget de 1960 ou de 1961.

La difficulté sera moindre en ce qui concerne les voies navigables. J'ai déjà eu l'occasion de dire que je n'ai pas à être particulièrement fier de la loi de programme que je présente pour ce qui est des voies nvigables. Mais je suis heureux que mes collègues du Gouvernement m'aient suivi sur deux points: la revalorisation des crédits bien insuffisants accordés aux voies navigables dans le passé; le début de mise en application de la loi de mon prédécesseur, M. André Morice, sur les péages en matière de navigation fluviale.

A partir de ce point de départ, avec les fonds de concours qui ont été prévus, les péages et les crédits groupés dans la loi de programme, nous pouvons espérer développer en France une circulation fluviale moderne entre la Seine et le Rhin, avec le canal du Nord surtout entre Dunkerque et Valenciennes, canal qui bénéficiera des efforts faits sur le canal de la Moselle dont j'ai été vérifier ces jours derniers la réalité. Ainsi la France reprendra sa place dans cette compétition, dont nos amis et voisins ont compris qu'elle était essentielle pour le transport des pondéreux.

Je ne dirai qu'un mot de l'aviation civile, puisque j'ai traité de ce point dans la partie de mon intervention qui concernait ce qui ne figurait pas dans la loi de programme.

Mesdames, messieurs, ainsi que je vous la présente, cette loi-programme paraît nécessairement incomplète. Elle ne permet pas d'apprécier l'ensemble de la politique du Gouvernement en matière de travaux publics. C'est pourquoi je vous demande de ne pas juger cette politique sur le seul élément que comporte cette loi-programme, car elle présente d'autre part un certain nombre d'éléments positifs et donne un certain nombre de garanties. Il ne s'agit pas, je le répète, d'une loi définissant une politique d'infrastructure et moins encore d'une loi définissant une politique de transport. Il s'agit d'assurer certaines opérations nécessaires. Il s'agit de permettre la réalisation d'opérations essentielles, de donner une ossature à la politique que les budgets successifs permettront de réaliser.

Tel est l'esprit de cette loi de programme. Nous vous la présentons aujourd'hui avec l'espoir qu'en la votant vous permettrez de donner à ceux qui les attendent les garanties qu'ils étaient en droit de demander. (*Applaudissements au centre, à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones.

M. Bernard Cornut-Gentille, *ministre des postes, télégraphes et téléphones.* Monsieur le président, madame, messieurs, alors que dans la plupart des pays développés du monde, on constate un très grand effort dans le domaine des télécommunications, il se trouve qu'en France une section des télécommunications, à savoir le téléphone, connaît une pénurie chronique, grave et insupportable.

Voilà une service public qui ne répond pas à la demande de sa clientèle; voilà une pénurie qui paralyse l'expansion économique et qui place la France dans une position désavantagée vis-à-vis de ses voisins; voilà enfin des entreprises de constructions électroniques qui n'ont pas assez de commandes pour vivre et qui ne peuvent pas assurer la sécurité d'emploi de leur personnel.

Pourquoi ce retard ? Est-ce une incapacité technique ? Non, puisque nos techniciens sont excellents et que si nous ne leur donnons pas assez de travail, ils trouveraient dans la coopération technique extérieure de quoi s'employer. Est-ce imprévision ? Non, puisque, hélas! depuis quelques années, nous voyons la situation s'aggraver sans cesse. En vérité, c'est faute de moyens financiers, et là est bien la réponse positive.

Le plan d'équipement a essayé, tardivement d'ailleurs, d'y remédier. Mais la conjoncture financière n'a pas permis les réalisations nécessaires. Aujourd'hui, le Gouvernement propose au Sénat un effort sérieux par rapport aux besoins, raisonnable par rapport aux crédits disponibles.

Mesdames, messieurs, voici les traits essentiels du projet de loi de programme.

D'abord, quel est le montant et la durée du projet de loi de programme ? Pendant trois ans, un minimum annuel de 60 milliards, soit un total de 180 milliards, va être consacré à l'équipement téléphonique.

A quoi s'appliquent ces crédits ? D'abord à la réalisation de lignes, de centraux, de bâtiments, mais aussi à la création, à la modernisation et à la recherche.

Quelle est la comparaison qui peut être faite entre ce montant et les chiffres du passé ? En 1959, le total des investissements budgétaires est de 60 milliards dont 48 seulement sont consacrés aux télécommunications. Le projet de loi de programme apporte donc un supplément de 12 milliards aux télécommunications.

Comment est assuré le financement du projet de loi de programme ? Les 60 milliards de crédits de payement nécessaires en gros chaque année sont assurés pour partie, soit 40 milliards, par autofinancement et pour partie, soit 20 milliards, par prêts de la caisse des dépôts et consignations, selon l'accord passé avec le Trésor.

Comment seront répartis géographiquement ces crédits ? La répartition doit naturellement s'étendre à l'ensemble du pays pour faire face, d'une part, à l'installation téléphonique rurale et, d'autre part, à l'expansion industrielle des villes.

Quelle est la cadence de réalisation des abonnements téléphoniques que va produire le projet de loi de programme ? 120.000 abonnements nouveaux par an, c'est-à-dire la possibilité de répondre à peu près à la demande sans pouvoir cependant couvrir à la fois les retards accumulés et les demandes nouvelles à satisfaire.

Quelle va être la situation des industries électriques des télécommunications intéressées ? Très grosse amélioration par rapport à 1958-1959; sécurité pour leur plan d'équipement, dans le temps et dans leurs finances et sécurité aussi pour leur personnel menacé dans son emploi.

Quels vont être les avantages financiers de la loi de programme ? Tout d'abord, retenons qu'elle rapporte. Combien ? Sur la base d'hypothèses qui sont modestes, on peut prévoir que l'augmentation de recettes correspondante sera, d'une année sur l'autre, de 10 milliards en 1960, 12 milliards en 1961, 13 milliards en 1962.

En résumé, que représente la loi de programme ? C'est d'abord un coup d'arrêt à la dégradation de la situation dans les télécommunications. Ce n'est pas pleinement satisfaisant, mais c'est déjà beaucoup, car mon administration compte bien que le noyau de la loi de programme se complètera de tranches annuelles supplémentaires.

La loi de programme apportera au public des satisfactions rapides; au personnel technique de mon administration, elle apportera des moyens de travail meilleurs et plus expéditifs; à notre industrie électronique, elle apportera de quoi assurer la planification de son programme et la sécurité d'emploi pour le personnel; enfin, la loi de programme procurera au Trésor des ressources nouvelles, puisque ces investissements sont rentables.

Mesdames, messieurs, je pourrais développer plus longuement les indications que je viens de vous donner en y apportant de multiples précisions. Je me suis borné à vous présenter les principes qui avaient guidé le Gouvernement. Je serai heureux de donner au Sénat les précisions qu'il pourra me demander après que MM. les rapporteurs et les divers orateurs seront intervenus dans la discussion. (*Applaudissements au centre, à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* Mes chers collègues, je ne sais si les exposés brillants que vous venez d'entendre de la part de trois membres éminents du Gouvernement vous ont permis de vous faire une idée exacte de ce que représente cette loi de programme que l'on nous a présentée par ailleurs comme une succession d'opérations isolées, et je ne sais *a fortiori* si cela vous a permis de vous faire une opinion sur la politique économique du Gouvernement.

Vous conviendrez que, sept mois après l'entrée en fonction du gouvernement actuel, les objectifs qu'il se propose d'atteindre pour assurer sa politique économique et notre redressement national, les voies et moyens auxquels il entend recourir, auraient bien mérité un exposé d'ensemble à cette tribune, exposé à la suite duquel, avec la collaboration d'un certain nombre de spécialistes avertis qui font partie de cette assemblée, auraient pu être apportés aux projets envisagés tous les ajustements nécessaires de manière à assurer de façon méthodique ce qui est à l'heure actuelle l'élément dominant de toutes nos préoccupations, c'est-à-dire le redressement économique du pays.

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.* Très bien !

M. le rapporteur général. A la vérité, le ministre des finances et de l'économie nationale a bien fait, le 4 juin dernier, je crois, à l'Assemblée nationale, une déclaration dans laquelle il a mis essentiellement l'accent sur la situation particulière dans laquelle se présentaient, au moment où le nouveau gouvernement a pris ses fonctions, les finances et l'économie du pays; il a signalé quel était le lourd héritage légué par la IVe République, l'hémorragie aiguë des devises qui se manifestait à ce moment-là et la dégradation accélérée du franc qu'il s'agissait d'arrêter. Il a souligné l'œuvre accomplie en quelques mois grâce à la politique d'austérité, de rigueur financière que le Gouvernement s'était imposée, ou plutôt avait imposée au pays, et ce n'est certainement pas moi qui vais le contredire puisque s'inscrivent dans les chiffres les résultats obtenus par cette politique: plus de 600 milliards d'or ou de devises rentrés en France depuis le début de l'année, des échanges internationaux qui, depuis deux mois, sont équilibrés — on pourrait même dire qu'ils sont en super-équilibre depuis le mois dernier — et un franc qui, de ce fait, a été raffermi sur les places internationales.

Mais, sur le plan économique — et ce n'est pas le brillant économiste qu'est M. le ministre du commerce et de l'industrie qui me contredira — cette politique n'a pas eu les mêmes vertus. Une récession très prononcée s'est manifestée dans les six premiers mois de l'année, une récession qui n'était pas, bien sûr, uniquement une conséquence de la politique d'austérité du Gouvernement actuel mais de cette politique qui, des années durant, a surchargé, du point de vue fiscal, ce pays et a négligé de faire les investissements productifs nécessaires.

Ainsi, le chômage s'est manifesté depuis le début de l'année, un chômage total pas trop développé, si l'on se réfère aux statistiques qui sont périodiquement publiées et si l'on fait abstraction des 400.000 « chômeurs économiques » qui défendent l'intégrité nationale en Afrique du Nord, mais par contre un chômage partiel beaucoup plus accusé qui a entraîné une chute importante du pouvoir d'achat dans de nombreux foyers et, par le fait, un contrecoup sur le secteur agricole dont les prix ont baissé de 2 p. 100 en six mois alors que les prix industriels et les prix des objets manufacturés augmentaient de 8 à 10 p. 100, et cela sans que l'abondance des récoltes compense cette diminution des revenus.

On peut donc dire qu'actuellement il y a dans notre pays, au point de vue économique, un déséquilibre profond et que ce sont les salariés et les agriculteurs qui ont fait essentiellement les frais de la politique d'austérité. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Il est vrai que cette récession économique semble momentanément arrêtée, que les indices moyens accusent une réelle reprise, toutefois localisée à quelques secteurs particuliers, et qui n'est pas encore une reprise équilibrée de toute notre activité économique, que la durée moyenne de l'emploi tend à se normaliser et que la situation semble donc moins critique qu'elle pouvait apparaître il y a quelques mois, d'autant que l'abondance des récoltes escomptées peut faire voir l'avenir sous un jour un peu plus favorable; mais, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, vous qui êtes le collaborateur le plus proche de M. le ministre des finances et de l'économie nationale, il ne faut tout de même pas célébrer d'une manière exagérée ces succès.

En effet, lorsque nous faisons partager certaines des illusions gouvernementales à nos amis d'outre-Rhin et que ceux-ci déclarent par la bouche de M. Erhard, ainsi que les journaux nous l'ont appris, qu'ils sont pleins d'admiration pour le redressement effectué par notre ministre des finances, cela n'a pas d'inconvénient fâcheux et ne peut, à la rigueur, que flatter notre amour-propre national; mais, lorsqu'il s'agit de nos amis américains — qui peut-être n'ont pas très bien saisi le sens de cette boutade de notre ministre des finances débarquant à New York: « Cette fois-ci, je ne viens pas réclamer de l'argent; j'en offre, car notre situation s'est redressée » — et que leurs organismes officiels — ainsi que nous l'apprennent, encore, les journaux, car, mes chers collègues, c'est maintenant la source habituelle d'information du Parlement, n'est-il pas vrai ? (*Applaudissements sur de nombreux bancs*) — et que leurs organismes officiels, dis-je, tiennent le raisonnement suivant: « Puisque maintenant votre situation s'est redressée, il est normal que vous preniez avec nous votre part des charges qu'entraîne l'aide à apporter aux pays sous-développés », alors cela devient un peu plus inquiétant !

Voyez-vous, il ne faut pas que nous donnions le change à la fois à l'étranger et à nous-mêmes! Jusqu'ici nous n'avons fait — et encore non sans contrepartie — qu'affermir d'une manière toute provisoire notre franc, sans avoir encore entrepris le traitement de fond qui peut seul, en revigorant notre économie, lui restituer d'une manière durable la santé.

En effet, qu'avons-nous fait depuis le début de l'année ? Une dévaluation sévère et un nouveau « tour de vis » fiscal supplémentaire; de plus, nous avons délesté le budget d'un certain nombre de subventions, dont d'ailleurs nous avons fait supporter la charge par l'économie de ce pays en la répercutant sur les prix...

M. Bernard Chochoy. Sur la classe ouvrière surtout !

M. le rapporteur général. ... nous avons par ailleurs diminué et même arrêté notre effort d'investissement dans certains secteur, et tout cela ne peut vraiment pas être considéré comme un remède spécifique et rationnel, comme un remède définitif au mal dont, depuis des années, les finances et l'économie de ce pays étaient la proie! Ce ne sont que les divers moyens qui ont été employés à je ne sais combien de reprises par tous les gouvernements qui ont précédé le Gouvernement nouvellement installé. La seule chose que l'on pourrait reprocher aux gouvernements de la IVe République c'est d'avoir fait preuve d'un excès de timidité.

La vérité, voyez-vous, c'est que ces médications que je viens d'énumérer ne sont que des médications d'urgence, des premiers secours auxquels tous les gouvernements quels qu'ils soient sont obligés d'avoir recours lorqu'ils veulent obtenir des résultats immédiats, car l'arsenal thérapeutique des premiers secours est limité.

Aussi, les nouveaux responsables des affaires publiques y ont-ils recouru comme tous les gouvernements précédents. Mais, comme, en médecine, la vertu de certaines drogues s'émousse avec l'usage, le Gouvernement actuel y a recouru à la dose double. Avec la caution du chef auquel la nation avait confié ses destinées, dans le cadre d'institutions rénovées, un tel traitement était d'autant plus possible que le pays était encouragé par les nations environnantes qui faisaient maintenant chorus avec nous au lieu de nous entourer de cette atmosphère déprimante de méfiance, de scepticisme, de compassion attristée et même de mépris dont elles avaient jusqu'à présent fait preuve vis-à-vis de nous.

Quoi qu'il en soit, mes chers collègues, que ce soit parce que le Gouvernement était plus audacieux, parce qu'il bénéficiait de plus de confiance, ou parce que la méthode employée était plus brutale, les résultats financiers ont été obtenus. Ils sont là, on ne peut le nier.

Cependant, il s'agit maintenant de prendre conscience qu'après ces mesures d'urgence un traitement de fond est nécessaire, traitement, vous nous l'avez dit fort justement, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, qu'il ne faut pas chercher dans cette loi de programme qui ne définit pas une politique du Gouvernement, traitement de fond qui doit s'appliquer à l'économie du pays, seule réalité vivante, car c'est la source des vraies richesses, celles dont le développement permet à la fois d'assurer le mieux-être des individus à l'intérieur des frontières nationales et l'amélioration du courant des échanges du pays avec l'étranger.

Ce traitement, il faut l'appliquer à une économie anémiée, il faut bien le dire, par les mesures économiques anciennes, à une économie à laquelle il faut rendre vigueur et prospérité,

toutes choses qui se traduisent dans les comptes généraux du pays, dans la comptabilité nationale — dont on ne parle jamais, car depuis des années nos ministres des finances et nos services financiers raisonnent en ministres du budget et non en ministres de l'économie nationale — par une augmentation du revenu national.

Or, ce traitement, il ne semble pas qu'il ait fait jusqu'ici l'objet d'une action systématique du Gouvernement. En effet, si cette action systématique avait été définie et avait été engagée, nous n'aurions pas besoin de voter, comme on nous demande de le faire, des lois de programme fragmentaires.

Un plan d'action gouvernemental doit définir d'une façon précise les objectifs à atteindre, l'effort que l'on doit solliciter de l'appareil productif du pays et, par voie de conséquence, les moyens que nous devons mettre à sa disposition pour faciliter sa tâche et en augmenter le rendement.

C'est cet ensemble cohérent et ordonné, accompagné moins de discours et de littérature que d'évaluations précises et chiffrées, qui constitue la définition d'une véritable politique économique dont il serait grand temps de se préoccuper.

M. Antoine Courrière. Très bien!

M. Bernard Chochoy. Excellent!

M. le rapporteur général. C'est là le rôle du Gouvernement, mes chers collègues, mais il n'est tout de même pas interdit à votre commission de vous en faire prendre conscience, parce que, jusqu'à présent du moins, le Gouvernement ne semble pas s'en être très méthodiquement occupé.

Votre rapporteur général, au nom de la commission des finances, va faire simplement devant vous l'inventaire des charges et des obligations qui vont peser sur le pays du fait d'un certain nombre d'engagements pris par le Gouvernement, ou du fait de circonstances qui s'imposent à lui, et il opérera sous le contrôle de l'éminent économiste qu'est M. le ministre de l'industrie et du commerce à qui je demande de bien vouloir, le cas échéant, formuler ses observations et, si nos évaluations sont exactes, de s'en faire l'écho au sein du conseil du Gouvernement où il a une grande autorité.

Mes chers collègues, restons pour l'instant dans l'optique financière du plan des experts puisqu'on a toujours parlé « finances » et pas « économie », mais traduisons en chiffres les obligations auxquelles aura à faire face notre économie.

Nous remarquons tout d'abord que du seul fait du passif accumulé, dont on ne semble pas se soucier beaucoup, il va falloir rembourser l'an prochain une partie de notre dette extérieure. Cette dette extérieure est de 1.848 milliards de francs; nous devrons rembourser 250 milliards au début de 1960 et 250 en 1961. Il ne faut pas oublier aussi que nous avons, bien qu'il soit payable en francs, un passif, un endettement public cumulé pour toutes les activités de l'Etat qui atteint aujourd'hui la somme de quelque 11.800 milliards, dont la moitié, il est vrai, représente des investissements productifs dont nous ne devons pas nous préoccuper, mais dont l'autre moitié entraîne pour notre budget des charges dont il faut prévoir l'apurement.

Cela, c'est l'héritage du passé. Mais, indépendamment de ce souci financier qui pèse sur notre vie courante, il va falloir effectuer pour l'Algérie l'effort qui résulte du discours de Constantine et ce en dehors des 700 milliards annuels que nous coûtent à ce jour les opérations militaires qui, hélas! ne sont pas terminées. Cet effort, j'ai procédé à son évaluation lorsque nous avons examiné les lois relatives au budget algérien et à la circulation monétaire en Algérie: il est au minimum de 500 milliards par an, le budget de l'Etat n'intervenant, si l'on se place dans une optique strictement budgétaire, que pour 120 ou 130 milliards, la première année.

Mais oublie-t-on que le problème qui se pose pour l'Algérie se posera à partir des années prochaines pour notre pays et que le problème démographique, qui est à l'origine de toutes les complications du problème algérien, est celui qui nous crée aussi toutes les difficultés ? A partir de l'année prochaine, il y aura 250.000 jeunes gens supplémentaires, auxquels il faudra trouver des débouchés, du travail et les moyens de se loger. Il faudra que nous accomplissions un effort qui, en étant bien modeste et en l'évaluant à un million de francs par personne, représentera au moins 250 à 300 milliards par année.

Et nous n'avons pas encore parlé, à l'heure où nous entrons de plain-pied dans le Marché commun, de l'effort d'investissements supplémentaires qu'il faudra faire; car je ne pense pas que ce soit avec le rythme des investissements que nous avons connu au cours de ces dernières années ou avec les investissements prévus par les lois de programme, que nous pourrons envisager de concurrencer aucun de nos partenaires à l'intérieur du Marché commun.

En effet, il y a une légende qu'il faut détruire. On nous dit souvent que nous avons repris, à raison d'une augmentation de 26 ou 27 p. 100, l'effort d'investissements. C'est oublier la dévaluation et l'augmentation des prix. En réalité, en valeur d'utilisation, l'effort d'investissements a été cette année de l'ordre de 12 p. 100 supérieur à celui de l'année dernière, mais, comme il avait été arrêté en 1958, cela fait en moyenne 6 p. 100 par année pour les deux ans, c'est-à-dire un rythme qui est bien insuffisant par rapport aux nécessités de la progression normale de notre production. Si nous voulons lutter à armes égales avec nos partenaires du Marché commun, il nous faudra, avant toutes choses, retrouver le rythme de progression que nous avons connu au cours de ces dernières années.

Nous n'avons pas parlé non plus, si minime soit-il, de l'effort qu'il nous faudra accomplir pour participer à l'équipement des territoires qui font partie de la Communauté. Il y a quelques jours à peine, dans ce même hémicycle, j'ai entendu le chef de l'Etat renouveler notre promesse de concours. Or la promesse du chef de l'Etat, c'est la promesse de la France, et elle doit être honorée.

Enfin, je vous pose la question, mes chers collègues et messieurs les membres du Gouvernement: croyez-vous qu'une amélioration de la situation matérielle de certaines catégories de salariés qu'on a « mis à la diète » depuis une année puisse être indéfiniment retardée ? (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Croyez-vous, selon l'importance que l'on donnera à cette revalorisation des rémunérations, selon l'étendue des secteurs qui y seront intéressés, que ce ne sera pas encore à la charge de la nation, à la charge de l'économie nationale un effort de plusieurs dizaines ou plusieurs centaines de milliards ?

En définitive, mes chers collègues, si vous faites le total avec moi — et en restant dans des limites très raisonnables — c'est un minimum de 1.500 milliards par an qu'il faudra trouver dans le développement de notre production nationale, par l'expansion économique, sinon la distribution des sommes correspondantes n'ayant aucune contrepartie permettant de les honorer, nous fera retomber inévitablement dans le processus inflationniste que nous avons eu tant de mal à arrêter.

C'est ainsi, messieurs les membres du Gouvernement et mes chers collègues, qu'on le veuille ou non, que le problème se pose. Ce n'est pas le respect ou la confiance que peut, à juste titre, imposer le chef de l'Etat, ce n'est pas la réforme des institutions du pays, ce n'est pas la satisfaction, dans laquelle nous puissions nous complaire, d'avoir éludé jusqu'à présent de graves dangers, qui peuvent changer quoi que ce soit à ce problème. Car les phénomènes économiques ont leurs lois — ce n'est pas à vous, monsieur le ministre, que je l'apprendrai — dont les éléments de caractère psychologique ne peuvent retarder indéfiniment les conséquences inexorables: ou nous assurerons une expansion rationnelle de notre économie dans la limite des obligations à satisfaire, ou nous retomberons inévitablement dans l'inflation.

Mes chers collègues, ces 1.500 milliards représentent, en quelque sorte, l'effort supplémentaire que le pays doit accomplir et c'est la limite minimum dans laquelle, dans l'état actuel des choses, doit être assurée l'expansion de notre économie. C'est ce chiffre qui doit déterminer les buts et les contours de la politique économique gouvernementale, à moins que, comme on ne nous en a pas parlé — car nous ignorons tout des intentions du Gouvernement en la matière — ce dernier trouve cette politique trop ambitieuse, trop au-dessus de nos moyens ou de nos possibilités. En ce cas, il ne doit pas nous laisser dans le flou et dans l'équivoque, il doit parler nettement et, s'il y a lieu, faire les options nécessaires au lieu de laisser, comme on l'a fait trop souvent dans le passé, le soin aux événements d'effectuer ces choix.

Ces propos, messieurs les ministres, peuvent ressembler à une mise en demeure brutale, mais la mise en demeure et la brutalité résultent des échéances et des chiffres et non pas des propos qu'au nom de votre commission des finances tient votre rapporteur général.

Si le problème est difficile, ce n'est pas en ne le posant pas que nos dirigeants éluderont les difficultés. En tout cas, si difficile à accomplir que soit cette tâche, je voudrais vous donner le sentiment qu'elle n'est pas surhumaine, si véritablement on veut l'aborder comme il convient et non pas avec des demi-mesures et des demi-volontés. En effet, si nous considérons la période dite de la Quatrième République, il n'y a qu'à se référer aux comptes de la nation pour s'apercevoir qu'à plusieurs reprises, malgré bien des faiblesses du régime ancien, la production nationale a progressé au rythme de plus de mille milliards par an. Cette performance peut, par conséquent, être renouvelée.

D'autre part, en pourchassant toutes les dépenses stériles, tous les frais généraux abusifs, en effectuant ce remaniement des structures dont on parle toujours et que l'on ne réalise

jamais, tant dans le secteur public que dans nombre d'activités privées, en mettant un terme à toutes sortes d'abus qui continuent, comme par le passé, à s'étaler tous les jours devant les yeux des Français, ne croyez-vous pas qu'il serait possible de dégager les 1.500 milliards supplémentaires qu'il faut trouver et qui ne représentent, par rapport à l'ensemble des dépenses de l'Etat dans toutes ses activités — plus de 11.000 milliards — qu'un pourcentage relativement faible ? Ce serait à désespérer si, sous la Cinquième République, qui est la République de l'ordre, de l'autorité, de la bonne gestion on ne pouvait pas établir avec la « Quatrième », qui passe pour être la République de la faiblesse et de la mauvaise gestion, une différence se traduisant par un certain pourcentage d'économies dans la gestion des affaires de l'Etat. Tel est l'objectif auquel vous devez vous attacher, messieurs les membres du Gouvernement, pour ne pas décevoir les espoirs que le pays a mis en vous. Ce programme peut parfaitement être réalisé. (*Applaudissements sur quelques bancs au centre.*)

Alors, mes chers collègues, en regard de ce tableau, il vous apparaîtra que la loi de programme sur laquelle on vous demande de vous prononcer est bien chétive. Cette loi de programme, qu'envisage-t-elle pour résoudre ce problème ? Elle envisage la seule chose qui lui ait fait trouver grâce devant votre commission des finances et que d'ailleurs, fort justement, M. le ministre de l'industrie et du commerce, qui n'a pas cherché à la présenter autrement que sous son véritable jour, a exposée à cette tribune, à savoir que cette loi de programme est destinée à donner des garanties, non pas à notre économie nationale, mais à un certain nombre d'industries qui travaillent pour notre économie nationale.

Sur la proposition de notre collègue M. Bruhnes nous avons ramené à ses plus justes proportions, en la rapetissant quelque peu, cette appellation trop ambitieuse de loi de programme relatif à l'équipement économique général. Nous avons, à une faible majorité, voté cette loi, mais avec un amendement en ce qui concerne son application, amendement que votre commission des finances vous demande d'adopter.

D'ailleurs, se trouvent mariées, dans ces crédits intéressant certaines industries qui travaillent pour l'équipement national, des dispositions qui ne correspondent en rien qui soit immédiatement rentable dans l'économie du pays, et qui prévoient, aussi légitime que cela puisse paraître, l'expérimentation atomique, laquelle n'a rien à voir avec l'équipement économique proprement dit. Dans ce même amendement à l'intitulé du projet, nous prévoyons une double modification destinée à bien préciser le sens et la portée de cette loi de programme.

Mon collègue M. Alric vous exposera tout à l'heure le sens d'un autre amendement qui tend à diminuer le montant des crédits consacrés à l'énergie électrique. Vous en trouverez l'explication à la page 30 du rapport qui vous a été distribué, ainsi que le détail de la procédure à laquelle nous avons été dans l'obligation de recourir. En effet, le comité constitutionnel interprète dans des conditions tellement littérales les possibilités d'expression de notre pensée, de notre volonté, que nous pouvons avoir en vertu de la Constitution (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs*) que, même s'agissant d'une loi qui n'ouvre pas de crédits, qui fait simplement approuver certaines intentions qu'a le Gouvernement d'ouvrir des crédits plus tard, dans les prochains budgets, nous nous trouvons dans l'impossibilité de modifier les chiffres dans le sens d'une augmentation. Nous nous trouvons dans l'impossibilité aussi de demander que les intentions gouvernementales aillent un peu au-delà de ce qui nous est exposé.

Nous n'avons donc que la seule ressource, en l'absence de propositions de résolution, de manifester par le vote qui interviendra sur la réduction de crédits qui vous est proposée notre désir de voir le Gouvernement modifier dans la direction que nous allons indiquer au cours des prochains budgets les programmes, les tableaux figurant dans les pages explicatives du projet de loi qui nous est soumis.

Mes chers collègues, j'en aurais presque terminé si je n'avais pas promis à l'éminent ministre des travaux publics de reprendre la question du fonds routier.

Monsieur le ministre, fort justement vous avez indiqué que le fonds routier était l'objet des préoccupations légitimes de cette assemblée et, avec une grande habileté parlementaire, comme vous l'avez déjà fait en commission des finances, vous êtes allé au-devant des objections qu'on aurait pu vous présenter; mais il y a encore des points sur lesquels je vous demanderai de vous expliquer. (*Sourires.*)

Nulle part, on ne peut être plus sensible que dans cette assemblée à tout ce qui touche le fonds routier, car pour le Sénat qui est constitué, comme vous le disiez, de maires, de conseillers municipaux, de conseils généraux, le fonds routier prend une signification particulière. C'est pour les uns un chemin creux à élargir pour permettre à un engin agricole moderne de circuler; pour d'autres, c'est un sol à renforcer pour permettre de véhiculer les récoltes; ce sont dans certaines agglomérations des voies ou des parcours à redresser; tout cela évoque chez nous un certain nombre de résonances qui nous sont particulièrement chères.

Or, nous avons présidé dans cette assemblée à la naissance du fonds routier, nous avons présidé à sa croissance, et, n'oubliez pas que c'est à l'initiative de cette assemblée, et de cette assemblée seule, et grâce d'ailleurs à la ténacité de mon éminent collègue et ami qui fut également votre collègue — il le redeviendra, je l'espère, un jour — M. Berthoin, notre ancien rapporteur général, que nous avons pu faire admettre les tranches vicinales et rurales du fonds routier auxquelles nos campagnes sont si fermement attachées. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Vous nous avez dit que ce fonds routier avait eu quelques vicissitudes. Moi je vous ai dit qu'il avait subi quelques pillages depuis un certain nombre d'années, car le moins que l'on puisse dire, c'est qu'on a abusé un peu de la confiance du Parlement et surtout de celle des usagers, lorsqu'on a détourné de leur affectation les fonds dont la contrepartie était en 1951, vous le savez — vous étiez peut-être encore bien nouveau dans la carrière ministérielle, monsieur le ministre, mais vous avez accompli depuis de très grands progrès — l'augmentation de la taxe sur l'essence qui frappait déjà durement l'usager.

M. Bernard Chochoy. Il en était de même des droits sur l'alcool.

M. le rapporteur général. Or, ce fonds routier, voici que depuis des années, comme vous l'avez dit, on l'a amputé d'une partie tellement importante de ses ressources normales qu'à l'heure actuelle, non seulement il n'y a plus rien pour les tranches vicinales et rurales, qui cependant ont été l'objet de la préoccupation constante de cette assemblée, mais même il n'y a pas suffisamment de crédits, en ce qui concerne les voiries nationale et départementale, pour empêcher ce capital que représentent nos routes de se détériorer. C'est vous-mêmes qui l'avez déclaré.

Alors, je vous pose la question: y a-t-il un redressement possible, un redressement qui doit reposer sur la mise en œuvre du capital, lorsqu'on laisse le capital se détériorer ? (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

Cela, bien entendu, a provoqué des protestations à l'Assemblée nationale. Dans notre assemblée, en commission des finances, cela a provoqué bien des questions. Mais, voyez-vous, mes chers collègues, ces pillages successifs du fonds routier ne sont pas, somme toute, ce qu'il y a de plus grave. Ce qu'il y a de plus grave — et je ne mets à cela aucune malice, ne voulant pas, à vous qui avez affirmé tout à l'heure l'unité de vue gouvernementale, vous faire donner un démenti par l'un de vos très proches voisins, M. le secrétaire d'Etat aux finances — c'est la déclaration que vous avez faite en commission des finances. Vous nous avez dit, et vous l'avez répété à cette tribune: « je n'ai pas voulu » — c'était peut-être imprudent, mais je pense que c'était faire preuve d'une certaine habileté — « prévoir dans notre loi de programme des crédits spéciaux pour les investissements routiers parce que cela aurait abouti à tirer un trait sur cette parenthèse historique » — voilà une expression que vous avez employée devant la commission des finances et que vous n'avez pas reprise ici — « qui aurait constitué le fonds routier ».

Or, comme il faut faire du haut de cette tribune de la justice distributive, c'est à votre voisin immédiat, à M. le secrétaire d'Etat aux finances, que je vais maintenant m'adresser.

J'ai suivi, sur le plan général, l'évolution politique de M. le secrétaire d'Etat aux finances, et j'ai vu qu'il s'est très rapidement formé aux habiletés politiques. Au début, quand il était interviewé sur le fonds routier, il tenait un raisonnement très voisin de celui que vous avez tenu à cette tribune. Et puis, peu à peu, tout ceci s'est estompé, et il a réalisé ce prodige, dans les débats à l'Assemblée nationale et à propos de questions écrites que j'ai ici et dont nous pourrons parler, de répondre à des questions précises qui lui étaient posées avec un certain flou gouvernemental, que pour l'année prochaine le crédit serait augmenté et serait porté à 30 milliards, mais à aucun moment, comme si cela lui brûlait les lèvres, il n'a prononcé les mots de « fonds routier ».

Plusieurs voix à gauche. Intégration !

M. le rapporteur général. Or, je vais lui dire ce que je crains que signifie une telle attitude. Pendant que vous faisiez, monsieur le ministre des travaux publics, ces déclarations à la

commission des finances, déclarations que, restant sur votre lancée ancienne, vous avez renouvelées à la tribune de notre assemblée, le directeur du budget, dont on sait qu'il dicte maintenant la loi à tous les ministres (*Rires et applaudissements sur de nombreux bancs*), agissant d'ailleurs pour le compte du ministre des finances ès qualités, donnait à ses services des instructions telles que, pour le budget prochain, l'entité juridique que constitue le fonds routier se trouvera en réalité détruite, liquidée. C'est ainsi, mon cher collègue Bouquerel, vous que nous avons désigné, il y a quelques jours, pour faire partie du conseil d'administration de cet organisme où vous représentez le Sénat avec tant d'autorité, que vos fonctions, passé six mois, seront également liquidées.

Voilà les instructions. Je les ai entre les mains.

M. Edouard Bonnefous. Il faut démentir, monsieur le ministre !

M. le rapporteur général. Autrefois, ce fonds routier avait une entité juridique qui a été consacrée dès sa naissance par le fait qu'il était constitué en compte spécial du Trésor. C'était un compte de ressources affectées qui recevait une partie de la taxe sur l'essence et qui pourvoyait ensuite, sous la direction d'un conseil d'administration dont notre collègue, M. Bouquerel, à qui je faisais allusion tout à l'heure, fait partie, à la répartition du produit de cette taxe entre les diverses tranches.

M. le ministre des finances, ou son *alter ego* M. le secrétaire d'Etat aux finances, dans des déclarations relatives à la suppression du titre VIII du budget où figurait ce fonds routier, a signalé que des raisons de bonne gestion financière, le principe de l'unité du budget, devaient conduire à supprimer tous ces petits fonds particuliers et que c'était la raison pour laquelle, dorénavant, on inscrirait au titre VI-A les tranches départementales, vicinales et urbaines et au titre V les tranches nationales du fonds d'investissement routier.

Or, à ce même titre VIII supprimé à l'heure actuelle figurait, outre le fonds routier, bien d'autres fonds: le fonds d'assainissement du marché de la viande, celui de l'assainissement des produits laitiers, le fonds national des produits agricoles, le fonds textile, le fonds de soutien aux hydrocarbures et j'en passe.

Dans l'instruction qui a été envoyée pour la préparation du prochain budget, on rétablit dans leur entité juridique et en en faisant des comptes spéciaux du Trésor, le fonds d'assainissement du marché de la viande, celui du marché du lait et des produits laitiers, celui des produits agricoles et le fonds textile. Seul le fonds routier n'a pas trouvé grâce auprès du Gouvernement actuel.

Je pose la question: serait-ce parce que cette caisse vide, si on ne la faisait pas disparaître, constituerait comme un reproche vivant à ceux qui, année après année, l'ont pillée ? (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, notre assemblée n'aime pas le flou ni les équivoques. Il va falloir que vous vous prononciez très nettement sur ce sujet. Comme nous n'avons pas la possibilité de faire connaître notre avis par le vote d'une proposition de résolution puisque cette procédure nous est désormais interdite — proposition de résolution que notre Assemblée aurait certainement votée à l'unanimité pour marquer sa volonté de ne pas voir dans le prochain budget figurer l'acte de décès du fonds routier, — je demanderai à M. le ministre des travaux publics de nous faire connaître nettement les intentions gouvernementales pour que nous puissions nous prononcer en toute connaissance de cause sur ce projet de loi et de nous dire si le Gouvernement a l'intention de maintenir l'entité juridique du fonds routier, de lui conserver sa vie, son existence, son état civil actuel en en faisant un compte spécial du Trésor comme en 1951 au moment de sa création.

Si votre réponse ne faisait pas disparaître les craintes de votre commission, qui n'a adopté ce projet de loi qu'à une faible majorité, compte tenu des déclarations de M. le ministre des travaux publics, votre rapporteur général serait dans l'obligation morale de demander le renvoi du texte, pour nouvelle lecture, afin que votre commission des finances puisse se prononcer à nouveau sur le texte pour permettre à notre assemblée de prendre ses responsabilités.

Voilà, mes chers collègues, ce que j'avais à dire. J'en ai terminé avec ce que vous considérez peut-être comme un trop long exposé. Votre commission des finances souhaite que le Gouvernement, qui ne peut se prétendre davantage préoccupé de notre redressement que nous ne le sommes nous-mêmes, se rende enfin compte de la valeur et de la sagesse de nos suggestions.

Aussi votre commission des finances souhaite-t-elle que le Gouvernement mette enfin au point une politique économique cohérente, ordonnée, s'inspirant des remarques et des observations que nous avons formulées et qu'il élabore un plan d'ensemble, un programme d'action économique méthodique et précis au lieu de cette succession de lois de programme fragmentaires, insuffisantes et désordonnées.

Ce plan et ce programme constituent le seul moyen de donner dorénavant un sens aux efforts que l'on a demandés au pays de fournir, en consolidant les résultats déjà obtenus. C'est le seul moyen d'entretenir la confiance du pays en lui donnant le sentiment que nous ne cheminons pas à l'aventure, en aveugles, mais que nous savons où aller et que nous avons une boussole pour nous guider. C'est enfin le seul moyen qui, permettant d'obtenir dans les divers secteurs de notre économie des progrès équilibrés dont bénéficie l'ensemble de la population et non quelques secteurs particuliers, puisse assurer le maintien d'un climat social favorable, sans lequel aucun redressement effectif ne peut être envisagé.

Que le Gouvernement se range donc à nos conseils, qu'il s'engage dans cette voie et je puis lui donner l'assurance que, s'agissant désormais d'une claire vision et d'une saine compréhension des intérêts supérieurs du pays, il trouvera toujours auprès de lui l'appui total et le concours entier de notre assemblée. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Alric, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Gustave Alric, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Energie électrique).* Messieurs les ministres, mes chers collègues, vous allez maintenant entendre les rapporteurs spéciaux de la commission qui vont chacun se limiter à une section particulière de ce projet de loi de programme.

Je suis chargé moi-même de vous parler de la partie de ce texte relative à l'énergie électrique dont M. le ministre a tout à l'heure excellemment précisé la portée. Quoique limitée, cette loi est d'une importance considérable, à la fois parce qu'elle s'intéresse à une activité essentielle du pays et parce quelle assure au développement de cette activité une continuité un peu plus grande que celle qu'elle avait jusqu'ici.

Je ne veux pas vous donner une série de chiffres. Leur lecture serait fastidieuse à la tribune et vous les trouverez dans le rapport écrit. Je me contenterai de vous paraphraser les conclusions auxquelles la commission des finances est arrivée, en vous précisant les raisons qui les ont motivées. J'insisterai en particulier sur le fait que ce projet de loi, qui indique les moyens à mettre en œuvre pour obtenir une production supplémentaire d'énergie électrique, fait appel à des investissements considérables.

Or, je voudrais attirer votre attention sur le fait que la décision que l'on prend lorsqu'on fait un choix parmi des investissements de cette importance peut avoir des conséquences considérables sur la vie du pays, ainsi que sur la valeur du franc, dont parlait tout à l'heure à cette tribune M. le rapporteur général. Il rappelait même, dans son rapport, une phrase que j'ai lancée à cette tribune il y a plus de dix ans:

« Le franc est une chose qu'il faut mériter tous les jours; il est fonction de la manière dont on agit ». Le fait que soient intervenues depuis des mesures particulières et que le franc soit devenu lourd, ne doit pas empêcher de prendre pour éviter qu'il ne se dégrade autant de précautions que s'il était resté léger. (*Sourires.*)

M. le rapporteur général a émis tout à l'heure des considérations très générales relatives à la politique économique du pays, je me bornerai donc à traiter de l'influence des investissements sur la valeur du franc.

Si nous ne savons pas faire l'investissement voulu, c'est-à-dire celui qui, en fin de compte, permet d'économiser l'effort de l'homme, et d'obtenir un rendement et une efficacité réels plus grands, nous constaterons, en contrepartie, des francs dépensés, une production plus faible et la monnaie se dégradera. Je vois que l'investissement est une chose essentielle dans la vie d'un pays, mais il faut savoir le bien choisir.

J'ai dit aussi à cette tribune, il y a plusieurs années, comme rapporteur de ce même budget de l'industrie, que l'investissement est un peu comme la langue d'Esope: la meilleure et la pire des choses. Si de grands succès ont été obtenus grâce à l'investissement, par contre les plus grandes ruines se sont produites lorsqu'on a voulu acheter et mettre en place des machines qui ont été mal utilisées.

La sagesse des nations a dit: méfiez-vous des inventeurs — et je sais un peu de quoi je parle — faisons attention à ne pas nous lancer dans des réalisations qui ne seraient pas efficaces.

Ce problème est très délicat, nous en avons du reste parlé souvent. Nous comprenons très bien, monsieur le ministre, les difficultés devant lesquelles on se trouve lorsqu'on veut

faire un programme d'investissements aussi précis que celui proposé par le projet de loi de programme. La commission des finances a parfaitement conscience de ces difficultés et les remarques qu'elle a faites ont précisément pour objet d'aider à les surmonter.

Après ces explications préliminaires, j'aborde maintenant les détails du projet de loi de programme. Nous remarquons en premier lieu que ce projet est orienté un peu dans le même sens que le plan, mais avec dès l'abord un objectif précis: essayer d'obtenir les mêmes résultats avec des investissements un peu moindres. Comment y est-on parvenu ? Par une tarification judicieusement choisie, on espère arriver à obtenir un étalement des demandes des utilisateurs. En effet, chacun sait que l'électricité ne se stocke pas. Il faut donc suffisamment étaler les demandes de manière que, avec des investissements un peu réduits par rapport aux précisions du troisième plan, on puisse satisfaire la même demande. Sur ce plan, nous ne pouvons qu'approuver cette disposition du « tarif vert ».

D'un autre côté présentons quelques remarques à la suite de ce qui a été dit à la commission des finances, remarques qui ne sont pas aussi optimistes.

Nous comprenons très bien les options qui sont faites entre l'énergie thermique, l'énergie hydraulique et l'énergie atomique, options dont a parlé M. le ministre et nous pensons que pour faire des choix si délicats il faut adopter des solutions qui donnent une plus grande souplesse, et laissent peser l'incertitude la moins grande possible quant aux résultats. On a remarqué, en effet, que l'énergie hydraulique était très coûteuse d'installation et que, par conséquent, son amortissement exigeait plus de temps. Nous risquions donc d'avoir plus d'incertitudes dans les résultats des investissements effectués dans ce domaine.

Un léger virement de compte — je dis léger puisque pour les deux premières années de la loi de programme les investissements relatifs à l'énergie hydraulique sont demeurés aux niveaux antérieurement prévus — du côté de l'industrie thermique ne nous effraie pas. Il faut, en effet, être attentif au fait que le charbon risque aujourd'hui de ne plus être employé. Cela n'a pas toujours été ainsi. Je me rappelle avoir oscillé, si j'ose dire, plusieurs fois, en cherchant, avec les ministres, à certaines époques, comment il fallait faire pour employer le charbon en excès et, à d'autres, comment il fallait faire face à une pénurie de ce combustible.

Nous ne savons pas exactement de quoi demain sera fait. Il vaut peut-être mieux adopter une solution très souple, et, en tout cas, utiliser au maximum les sources d'énergie nationales.

Il est certain que pour nous décider le plus vite possible dans tous ces domaines, nous aurions été heureux de connaître cette politique générale de l'énergie dont tout le monde a parlé et nous comprenons que si vous ne pouvez pas la faire figurer dans ce plan, il serait à tout le moins intéressant de nous en parler et de nous donner les renseignements qui nous permettraient de nous décider.

Moi-même, j'ai connu des discussions profondes à ce sujet à la commission de l'Assemblée parlementaire européenne où nous avons essayé d'établir des projets. On a discuté sur le plan international et, comme vous le disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, il est certain qu'on a le plus grand mal à avoir en ce domaine des certitudes. On se rend compte de plus en plus qu'il faut des solutions souples — nous sommes bien d'accord sur ce point — et c'est pourquoi, dans les remarques que nous vous présentons, nous vous invitons à garder le plus possible cette souplesse.

Nous arrivons maintenant à l'un des points les plus importants, qui est celui de l'énergie atomique. Cette importance ne tient pas à la quantité d'énergie qui va être mise en œuvre. Nous avons très bien compris qu'au point de vue de l'énergie atomique, nous faisions surtout des expériences. J'ai été moi-même rapporteur des accords sur l'Euratom à l'Assemblée européenne: on a longuement discuté de la manière dont on s'entendrait avec les Etats-Unis, et des avantages qu'on trouverait à cet accord. Nous nous sommes aperçus que les Etats-Unis n'accordaient certains avantages que parce qu'ils avaient compris qu'il était intéressant de faire, en Europe, des expériences au niveau industriel, où elles se présentaient dans des conditions intéressantes en partie à cause du prix de l'énergie classique.

Donc, nous sommes parfaitement convaincus à la commission des finances que l'expérience au niveau industriel est nécessaire et indispensable; seulement nous arrivons là devant des choix qui sont justement plus difficiles que jamais.

En effet, en ce qui concerne l'énergie hydraulique et l'énergie thermique, nous connaissons des exemples et nous avons une grande expérience; et même si nous hésitions, si les uns penchent un peu plus d'un côté et les autres un peu plus de l'autre, nous y voyons relativement clair.

Mais en matière d'énergie atomique, qu'est-ce qui va réussir ? Nous ne le savons guère. La loi de programme nous propose trois solutions: celle résultant des accords Euratom-Etats-Unis, celle de l'E. D. F. avec l'uranium-eau lourde, celle avec le graphite. C'est presque la théorie même des choix aléatoires. Que faut-il vraiment faire ?

Je croix que là où le choix est vraiment aussi incertain nous avons les plus grandes difficultés pour nous décider et nous ne savons pas très bien comment faire. Si vous me permettez une comparaison, en l'occurrence nous prenons un billet de loterie, car il y a fatalement une incertitude considérable; n'empêche qu'il faut prendre un billet si l'on veut gagner à la loterie quelle que soit l'incertitude.

Alors un problème se pose; s'agissant d'une loterie, a-t-on plus de chances en prenant deux billets qu'en n'en prenant qu'un ? Ce problème n'est pas si facile à résoudre qu'on le pense généralement. Je crois que l'on joue un peu sur le mot « gagner ». Si gagner, c'est avoir le numéro qui sort, prenez tous les numéros et vous gagnerez dans ce sens-là.

Mais si le terme « gagner » signifie faire une opération avantageuse et retirer plus d'argent qu'on n'en a mis, alors vous pouvez prendre tous les numéros et vous êtes sûrs de perdre!

Cette petite comparaison nous fait penser que lorsque vous êtes devant quelque chose de très aléatoire, comme la recherche de la meilleure solution atomique, la question de savoir s'il faut prendre beaucoup de numéros, s'il faut borner ou même concentrer son effort sur un seul est une question à laquelle je ne me charge par de répondre. Je crois qu'il faut y réfléchir et considérer les divers aspects du problème.

M. le rapporteur général du budget. C'est le problème de l'assurance!

M. Gustave Alric, *rapporteur spécial.* Ceci étant dit, nous allons exposer avec un peu plus de détail les conclusions auxquelles est arrivée la commission des finances.

Dans l'ensemble, la commission des finances accepte et demandera de voter le projet de loi de programme, mais elle fait quelques remarques qu'elle croit importantes et qui sont les suivantes:

D'abord il faut définir une politique énergétique d'ensemble; mais comme je le disais tout à l'heure, cela est très difficile. Néanmoins, il faudra quand même y arriver un jour et décider les billets de loterie que nous voulons choisir.

L'incertitude de certains éléments ne peut être une raison d'inaction.

Deuxièmement, il faut faire un arbitrage entre les différentes sources d'énergie électrique. MM. Armengaud, Coudé du Foresto, Longchambon, Bousch, Louvel ont longuement insisté sur l'équilibre à conserver. M. Louvel en particulier a insisté sur l'avantage des énergies nationales; point que nous ne soulevons pas quand nous discutons dans les assemblées européennes, bien entendu. Mais les entités nationales existent toujours. Il est évident que nous devons nous préoccuper des ressources nationales pour des raisons sur lesquelles il est inutile d'insister. L'énergie hydraulique est une de celles-là. Du côté du thermique, on peut changer la nature des thermies que l'on utilise dans les centrales et c'est de ce côté qu'il faut tendre à la rendre nationale.

Quant à l'utilisation de l'énergie atomique, étant donné ce que je viens de dire, nous nous demandons si, dans ce domaine, on ne pourrait pas faire des dépenses un peu moindres. Sur ce plan, évidemment, le chiffre est très difficile à préciser. Votre commission des finances a proposé une réduction de 20.400 millions. Vous verrez tout à l'heure que nous faisons cet abattement plutôt pour mettre l'accent sur une considération supplémentaire.

J'en arrive à un problème important et plus critique, c'est celui de l'usine marémotrice de la Rance. Pourquoi est-il important ? Je crois me souvenir qu'à cette même tribune, il y a de nombreuses années, j'ai posé les premières questions au sujet de cette usine.

Or, à ce moment-là, nous n'avions pas de projet de loi de programme, mais nous avons eu des promesses solennelles du ministre, et pour nous, d'ailleurs, toute promesse du ministre était solennelle!

Nous avions eu l'impression que la construction de l'usine de la Rance était décidée, qu'il s'agissait d'un ouvrage qui allait être fait, que l'on avait suffisamment étudié le problème, que ce n'était plus qu'une question de réalisation et qu'il ne restait plus que quelques techniques à mettre au point, notamment les turbines à double courant.

Cette usine de la Rance ne va pas être réalisée. Le ministre nous dit qu'elle n'est pas assez rentable. Etant donné ce que j'ai déclaré tout à l'heure au sujet de la défense du franc et de la rentabilité des investissements, je ne pourrai que lui

dire qu'il a raison de ne pas la faire. Mais il y a tout de même un équilibre à réaliser avec d'autres considérations dans un problème aussi nouveau.

Je ne répéterai pas tout ce qui a été exposé en commission des finances. Vous le trouverez dans le rapport. Mais vraiment, étant donné tout ce qu'on a dit dans le passé de cette affaire, les sentiments des populations qui vivent dans cette région où il n'y a pas beaucoup de sources d'énergie, nous serions très heureux que, finalement, on trouve le moyen de faire une certaine réalisation marémotrice. Dans ce domaine, peut-être les vues précédentes étaient-elles trop ambitieuses, mais il serait souhaitable qu'on fasse malgré tout quelque chose. C'est un peu là le sens, en plus de son sens direct, de l'abattement que nous avons proposé concernant les projets de centrales nucléaires. Nous souhaitons vivement, M. le ministre, que vous puissiez faire une déclaration sur ce point qui nous donne satisfaction et calme l'inquiétude que nous avons à ce sujet.

Par ailleurs, votre commission des finances s'est préoccupée de l'amélioration des conditions de distribution de l'électricité et l'électrification rurale. Beaucoup de nos collègues, surtout étant donnée la composition du Sénat, comme on le disait tout à l'heure, s'inquiètent du fait que depuis la disparition du fonds d'amortissement destiné à faciliter cette électrification des difficultés sérieuses peuvent se présenter. Toutefois, les services de votre ministère m'ont donné certains apaisements sur ce point. J'espère que vous pourrez les confirmer à la tribune et que notre inquiétude à ce sujet apparaîtra finalement injustifiée.

Votre commission des finances s'est également inquiétée de l'aménagement du Rhône et du Rhin. Mais je crois que de ce côté là l'affaire est réglée et étant donné ce qui m'a été dit dans vos services, les besoins de la navigation seront sauvegardés.

Il y a aussi les producteurs autonomes des secteurs électriques non nationalisés dont s'était préoccupé notre collègue Armengaud. On m'a déclaré que ces questions faisaient à l'heure actuelle l'objet de pourparlers entre les différentes parties intéressées. Nous serions heureux que vous puissiez nous le confirmer.

En ce qui concerne la politique tarifaire en matière d'énergie électrique, et notamment le « tarif vert », j'ai déjà dit que les mesures prévues pour égaliser la dépenses d'énergie de manière à éviter des investissements de pointe avaient tout notre accord.

Par contre, on est peut-être un peu moins convaincu que la tarification, en fonction du prix de revient et de la position géographique des utilisateurs, sans tenir compte de la nature des industries utilisatrices, soit parfaite. Sur ce point, nous serions également très heureux d'avoir quelques explications.

Il est inutile que j'ajoute quoi que ce soit de plus puisque tous les chiffres et tous les détails ont été imprimés dans le rapport.

Vous voyez, monsieur le ministre, que dans l'ensemble nous avons très bien compris vos préoccupations et que l'effort complémentaire que nous vous demandons n'est pas considérable. La combinaison des deux propositions de votre commission des finances concernant, d'une part, l'énergie atomique, d'autre part, l'usine de la Rance permettrait d'arriver aux résultats que nous souhaitons tous pour la prospérité du pays et ce soutien du franc dont les investissements sont certainement un des éléments les plus importants. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (S. N. C. F.).* Mesdames, messieurs, je serai très bref étant donné que mon rapport a été imprimé et distribué. Je me contenterai de vous présenter quelques observations concernant le projet de loi de programme qui intéresse les chemins de fer français. Je répéterai ce qui a déjà été dit à cette tribune par M. le ministre, par M. le rapporteur général et par M. Alric, c'est que le projet qui nous est soumis a un caractère singulièrement fragmentaire.

En ce qui concerne la S. N. C. F., les crédits sur lesquels on nous demande de voter n'intéressent que l'électrification et le renouvellement du matériel. Rien n'est prévu pour les autres travaux de modernisation et d'équipement, les installations fixes des chemins de fer, voies, triages, gares, ateliers, dépôts, réseaux de télécommunications de la S. N. C. F., signaux, etc. Cela paraît assez surprenant et l'on ne comprend pas très bien.

Il est certain en effet que les aménagements des gares de triage, dépôts, signalisations ainsi que les renforcements de voies sont pour une large part conditionnés par les programmes d'électrification, en raison notamment de l'augmentation du tonnage des trains et des reports de trafic.

De même l'importance du parc de wagons est lié à la vitesse de rotation du matériel, elle-même conditionnée par la modernisation des triages et des télécommunications. On nous a donné comme explication que l'on voulait que les entreprises spécialisées connaissent à l'avance les programmes qui seront les leurs. Nous ne voyons pas pour quelles raisons le gouvernement a spécialement choisi la construction des wagons ou l'électrification. Tout ce qui reste à faire concernant ce dont je viens de parler, intéresse également des constructeurs et des vendeurs. Les entreprises spécialisées dans l'exécution des travaux sont, pour leur domaine, aussi intéressées que les entreprises d'électricité ou de construction de matériels roulants, à connaître les projets de la S. N. C. F. C'est la raison pour laquelle nous nous étonnons de ces projets fragmentaires qui nous sont présentés et que nous regrettons vivement qu'un plan d'ensemble ne nous soit pas soumis.

Nous nous sommes demandés à la commission des finances si, en réalité, le Gouvernement n'essayait pas, par le biais de ces projets de loi de programme que l'on nous demande de voter, de nous faire avaliser par le Parlement la prolongation pure et simple du troisième plan de modernisation et d'équipement.

A la vérité, lorsqu'on consulte les chiffres, on s'aperçoit qu'à quelques dizaines de millions près, ils correspondent à ceux qui étaient prévus dans le troisième plan de modernisation et d'équipement. Toutefois, ce troisième plan devait se terminer en 1961. Les travaux que l'on nous propose de réaliser avec les mêmes montants de crédits se termineront en 1962. Nous avons l'impression très nette — je le répète — que le Gouvernement nous demande d'avaliser cette prolongation du troisième plan de modernisation et d'équipement.

M. Bernard Chochoy. Très bien !

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Cette prolongation sera d'un an, mais en fait les crédits affectés aux travaux que l'on se propose de réaliser risquent d'être encore plus étroits que ce qui serait nécessaire.

Si l'on tient compte en effet de l'augmentation du coût de la vie qui s'ajoute aux délais de réalisation on constate qu'il s'agit, en réalité, d'une amputation considérable apportée aux crédits d'équipement sur lesquels la S. N. C. F. pouvait compter lorsque fut établi le troisième plan de modernisation et d'équipement.

D'ailleurs, ici se pose un problème puisqu'aussi bien nous parlons de lois financières.

J'ai entendu tout à l'heure M. le ministre de l'industrie et du commerce exposer à cette tribune ce que, à son avis, représentaient les textes qui sont actuellement soumis à nos délibérations.

M. le ministre des travaux publics qui est venu après lui à cette tribune, a déclaré qu'il acceptait très exactement les théories qu'avait soutenues son collègue. M'adressant par conséquent à M. le ministre des travaux publics, je m'adresse au ministre de l'industrie et du commerce et je voudrais lui poser une question très précise.

S'agit-il en fait, dans les textes que nous allons voter, de lois de minima ou de véritables lois des maxima ? S'agit-il en réalité, de présenter à la discussion du Parlement des crédits qui représentent les sommes minima que le Gouvernement dépensera dans les secteurs envisagés ou s'agit-il au contraire des sommes maxima dont le Parlement ne pourra en aucune manière demander l'augmentation dans les années à venir, dans la mesure où il les aura lui-même acceptées et se sera ainsi lié ?

La question est importante, monsieur le ministre. Je vous ai entendu vous référer à l'article 34 de la Constitution et nous indiquer que les lois de programme déterminaient les objectifs économiques du Gouvernement.

Effectivement, l'avant-dernier paragraphe de l'article 34 dispose :

« Des lois de programme déterminent les objectifs de l'action économique et sociale de l'Etat. »

Mais vous nous avez dit également que ces lois de programme étaient de véritables lois de finances.

J'ai bien retenu la phrase et je vois que vous m'approuvez, monsieur le ministre. Il s'agit bien en réalité de loi de finances ? Mais alors je suis obligé de me référer au texte qui régit les lois de finances et figure dans l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 et plus particulièrement dans l'article 12 car

nous sommes en fait devant des autorisations de programme. Or le deuxième paragraphe de cet article 12 est ainsi conçu :

« Les autorisations de programme constituent la limite supérieure des dépenses que les ministres sont autorisés à engager pour l'exécution des investissements prévus par la loi. »

Par conséquent, il s'agit bien de lois des maxima et à partir du moment où le Parlement aura accepté les chiffres qui sont inscrits dans vos textes il ne pourra en aucune manière reprocher au Gouvernement de ne pas les augmenter. Si le Gouvernement le veut, il pourra bien entendu le faire, mais le Parlement, lui, sera lié par les sommes qu'il aura votées et dont il se sera déclaré satisfait.

C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il s'agit bien de lois des maxima.

M. le ministre du commerce et de l'industrie. Désirez-vous que je vous réponde immédiatement, monsieur le rapporteur ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. La question posée revêt en effet une extrême importance et j'indique au Sénat que si je n'interprète pas les textes de la même façon que M. le rapporteur spécial, je le fais cependant dans un sens qui, je pense, lui donnera satisfaction.

On ne doit pas confondre les lois de programme et les autorisations de programme. Le projet de loi de programme qui vous est soumis est une loi de finances pluri-annuelle ; il s'agit ici de trois années. Les autorisations de programme, elles, sont inscrites dans les lois de finances annuelles.

L'autorisation de programme annuelle a cette particularité qu'elle permet aux ministres d'engager un programme dont les crédits de payement s'étaleront sur les années ultérieures. Les chiffres qui sont inscrits dans le présent projet, dans la partie garantie, constituent l'engagement solennel, comme je l'ai dit, du Gouvernement et du Parlement d'inscrire dans les autorisations de programme des lois de finances annuelles, pour l'objet indiqué, un crédit d'un montant au moins égal à la somme qui figure dans le projet de loi de programme. Rien n'interdit, par conséquent, au Gouvernement d'inscrire, dans la loi de finances annuelle qu'il dépose, des autorisations de programme portant sur des chiffres supérieurs à ceux du projet de loi de programme.

Quant à la question de savoir si le Parlement a la possibilité de déposer des amendements tendant à majorer les crédits qui sont ouverts, elle est tout à fait indépendante de la procédure mêmes des lois de programme. Dans l'état actuel de la Constitution, le Sénat n'en a pas le droit. Il n'a d'ailleurs jamais eu, même sous la III^e République, le pouvoir d'augmenter les crédits.

La loi de programme ne limite en rien les pouvoirs du Parlement dans ce domaine. Ces pouvoirs sont limités, certes, mais par d'autres dispositions.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Monsieur Courrière, me permettez-vous de répondre à M. le ministre ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le président de la commission des finances. Monsieur le ministre, nous touchons là, bien sûr, à la question la plus importante.

Ce n'est pas par hasard que vous avez vu, il y a quelques jours, le Sénat repousser un projet de loi de programme. C'est parce que sur un point tout à fait identique, aucun éclaircissement satisfaisant n'avait été donné par le Gouvernement.

De quoi s'agit-il ? Je crois que tout le monde a raison dans cette affaire comme dans beaucoup d'autres. Une loi de programme fixe des objectifs, lesquels sont ensuite repris dans le cadre des lois de finances annuelles. Sommes-nous d'accord, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Oui.

M. le président de la commission des finances. Vous dites que la loi de programme constitue un noyau, un minimum auquel tous les ans, dans la loi de finances, on pourra ajouter un certain nombre d'autres crédits. Cela est vrai, mais sous certaines conditions.

Considérons, par exemple, le budget de l'aviation civile, pour lequel on a fixé en tout et pour un programme concernant des réalisations modestes comme le balisage des pistes et portant sur environ trois milliards de francs, alors que le projet de budget de l'aviation civile comprendra des travaux importants et sera compris entre 25 et 30 milliards de francs. On passera donc de trois milliards environ — 2.900 millions exactement — à 25, 26 ou 30 milliards, mais il est bien certain que dans ce total, le noyau incompressible de 2.900 millions représentera les crédits que nous trouverons en premier, que nous trouverons nécessairement et auxquels viendront s'en ajouter d'autres. Seulement il s'agit là de 2.900 millions individualisés et nous ne pourrons pas trouver à ce titre trois milliards au lieu de 2.900 millions, car là vous êtes tenu...

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Cela pourrait être !

M. le président de la commission des finances. Je vous demande pardon, monsieur le ministre. Il s'agit là d'une loi de finances et vous êtes tenu par les dispositions de la Constitution relatives aux lois de programme. La loi de programme une fois votée, vous établirez à partir d'elle des autorisations de programme et des autorisations de payement. Or, pour les autorisations de programme et les autorisations de payement, la loi organique est absolument formelle. Il s'agit de — je crois que ce n'est pas le mot de « plafond » qui est indiqué, mais M. Courrière pourrait le préciser...

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Il s'agit de la « limite supérieure ».

M. le président de la commission des finances. C'est cela : il s'agit d'une limite supérieure.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Pour les autorisations de programme. Pas pour les lois de programme.

M. le président de la commission des finances. Pour les autorisations de programme, vous trouverez la limite supérieure de ce que vous aurez le droit d'engager.

Bien sûr, dans le projet de loi de programme sur l'agriculture par exemple, un plafond n'avait pas été fixé pour les adductions d'eau qui viendraient s'ajouter au programme qui nous a été soumis. Mais pour la partie qui a été individualisée, la crête sera exactement déterminée par le chiffre qui sera finalement voté.

Je comprends très bien que M. le secrétaire d'Etat aux finances et M. le directeur du budget veuillent s'assurer que, l'année prochaine, l'impasse ne dépassera pas tel chiffre et que dans ces conditions, on nous indique aujourd'hui qu'il s'agit d'un programme général qui, s'il est entièrement respecté, permettra de limiter l'impasse à 600 ou à 650 milliards, c'est-à-dire au chiffre voté.

Nous aurions préféré que M. le ministre des finances vînt nous dire : pour être sûrs que la stabilisation que nous avons amorcée se maintiendra, nous tenons à ne pas prendre d'engagement excessif et nous tenons à rester dans cette limite pour des objets limités ; mais pour d'autres objets qui ne figurent pas dans le projet de loi de programme, nous ferons des efforts également limités.

En revanche, si l'on vient nous dire aujourd'hui qu'on nous fait voter des minima et que le projet de budget pourra comporter des crédits supplémentaires, là, nous ne sommes plus du tout d'accord.

Malheureusement, le Gouvernement — surtout vous qui représentez un ministère dépensier et qui souhaitez un maximum de crédits — comme le Parlement, est tenu par la loi organique qui fixe la limite supérieure de ce qui pourra être accordé dans le cadre du budget pour les projets inscrits dans le texte de la loi de programme. C'est donc à la fois un minimum qui est inscrit dans ce texte, puisqu'on pourra prévoir des crédits pour d'autres objets dans le programme général des dépenses en capital ; mais c'est en même temps un maximum dans le domaine considéré. Vous ne pourriez pas ajouter vingt-cinq centimes de plus pour l'énergie nucléaire sans violer la loi une fois que le projet qui nous est soumis sera voté.

Maintenant, si ce n'est pas une loi de finances, si ce n'est rien du tout, si ce n'est qu'un vœu ou une proposition de résolution, il n'y a vraiment pas lieu de nous y arrêter très longuement. Mais si c'est une loi de finances, comme vous venez de l'indiquer, cette loi de finances s'imposera au Gouvernement en même temps qu'au Parlement. Nous n'aurons pas le droit de vous demander des augmentations — c'est entendu : c'est constitutionnel et nous respecterons la Constitution. Seulement si le Gouvernement, après nous avoir dit : « Voilà la

limite », ajoute: « Cette limite, nous la dépasserons éventuellement au moment du budget », une telle attitude ne correspond pas à l'esprit ni de la Constitution, ni de la loi organique

Gouvernement comme Parlement seront obligés de tenir compte, pour les opérations individualisées, de ce qui aura été voté pour chacune des deux ou trois années dans le cadre de la loi de programme et à laquelle seront ajoutées le cas échéant d'autres opérations.

Quoi que vous ayez dit, je suppose que vous serez obligé de prévoir dans les prochains budgets des crédits pour le pétrole, au moins dans la mesure où vous prévoierez la participation de l'État aux augmentations de capital des sociétés dont il est actionnaire. Cela aussi fera partie, je pense, des impératifs qui s'imposeront à vous au moment de l'établissement du budget. Mais pour les opérations individualisées, vous serez tenu par les chiffres qui figurent dans le présent projet et je vous renvoie dès à présent à M. le directeur du budget. Vous verrez bien qu'il saura faire respecter par le Gouvernement et par le Parlement le texte qui va être voté et qui s'imposera aux uns et aux autres. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je demande la parole.

M. le président. N'oublions pas que M. Courrière est à la tribune.

Monsieur Courrière, autorisez-vous M. le ministre à répondre à M. le président de la commission des finances ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Très volontiers, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. M. le président de la commission vient de poser le problème avec une parfaite clarté. La question est de savoir si le Gouvernement, dans les lois de finances successives, pourra seulement inscrire des autorisations nouvelles de programme pour des objets non spécifiquement prévus dans la loi de programme — et c'est l'interprétation que M. le président de la commission des finances, à regret, donne de la Constitution — ou si, au contraire — et c'est l'interprétation que je donne — le Gouvernement garde la liberté d'inscrire, dans les projets de loi de finances annuels, des autorisations de programme visant des matières expressément prévues dans les lois de programme pour des crédits supérieurs à ceux qui figurent dans ces dernières.

Je le répète à M. le président de la commission des finances et au Sénat tout entier: je suis certain que l'interprétation du Gouvernement est qu'il se reconnaît parfaitement le droit, dans les lois de finances successives, d'inscrire pour des matières spécifiquement prévues dans ce projet de loi de programme, des autorisations de programme pour un montant supérieur au minimum qui y figure. A l'appui de mon affirmation, je citerai le texte de la lettre que M. le Premier ministre a adressée à M. le président de l'Assemblée nationale lorsqu'il lui a transmis les projets de loi de programme.

Incidemment, M le président de la commission des finances me permettra de lui dire que, dans ce débat, le directeur du budget n'a rien à voir et que seuls les ministres sont responsables devant le Parlement.

M. Jean Berthoin. Très bien!

M. le président de la commission des finances. C'est ce que le Parlement souhaite.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. C'est la vérité, ou ce sera la vérité, monsieur le président. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs ainsi que sur certains bancs au centre et à droite.*)

Donc, je lis dans cette lettre un passage qui, je crois, vous rassurera pleinement:

« Il a été également prévu que le montant des dépenses inscrit au programme devait rester nettement inférieur à celui des crédits que l'extrapolation des exercices précédents ferait apparaître comme très vraisemblablement nécessaires dans les budgets à venir, pour la catégorie de dépenses en cause. En d'autres termes, il ne s'agit pas de programmes maxima, mais plutôt de programmes minima faisant ressortir un noyau de dépenses garanties ».

Je crois que cette interprétation du Premier ministre doit vous donner toute satisfaction.

M. le président de la commission des finances. Prenons rendez-vous au moment du budget. Nous aurons alors tout le loisir d'en discuter.

M. Jean Berthoin. Cette interprétation est juridiquement exacte.

M. le ministre de l'industrie et du commerce. Lorsque la Constitution dit que les lois de programme fixent des objectifs, elle ne dit pas que ce sont des lois des maxima. Ce sont des objectifs qui peuvent aussi bien correspondre au bas qu'au haut de la fourchette, comme diraient les artilleurs. Ce que l'on propose dans la loi de programme, c'est le bas de la fourchette.

M. Jacques Duclos. Cette image est jolie!

M. Georges Cogniot. Ce sont plutôt des panneaux-réclame!

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je m'excuse d'avoir suscité ce dialogue et je m'en réjouis, à la fois, bien qu'il n'ait point éclairé d'une manière très nette la lanterne de la plupart des sénateurs qui sont ici.

Je crois, monsieur le ministre, que vous qui êtes un ministre dépensier, vous avez raison quand vous soutenez ici qu'il s'agit de minima. Je crains, comme M. le président de la commission des finances vous l'a indiqué, que l'interprétation de la direction du budget et du ministre des finances ne soit différente de la vôtre. L'avenir nous départagera et peut-être, à la rigueur, faudra-t-il que nous allions un jour devant le Conseil constitutionnel — à qui il faudra bien donner quelque occupation — pour lui demander ce qu'il pense de pareils problèmes car il faudra que le Gouvernement, comme nous-mêmes, sache d'une façon certaine ce que signifient les textes figurant dans les lois organiques et dans la Constitution.

Cela dit, il n'est pas dans mon esprit de prétendre que le Parlement pourrait en aucune manière demander ou exiger une augmentation de dépenses quelle qu'elle soit. Il est lié par la Constitution et par la loi.

Ce que j'ai voulu dire, c'est que dans la mesure où le Parlement aura voté un texte, c'est-à-dire où il aura entériné ou accepté de voter des crédits, il ne pourra plus, dans les lois de finances ultérieures, protester contre le gouvernement qui ne mettait à la disposition de la S. N. C. F. ou de telle autre administration que les crédits figurant dans le projet de loi de programme qui nous est soumis.

Pour en revenir, rapidement d'ailleurs, à la loi de programme sur les investissements de la S. N. C. F., je voudrais vous indiquer, monsieur le ministre des travaux publics, que la commission des finances se félicite de voir les travaux d'électrification poursuivis à un rythme important, mais que nous aurions voulu plus accéléré...

M. André Cornu. Même sur l'Ouest!

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial*... sur les secteurs qui sont déjà prévus. Or, dans le troisième plan de modernisation et d'équipement, la ligne Dijon-Neufchâteau était prévue pour 1961. Dans le programme que vous nous soumettez, on prend déjà un an de retard.

Je vous ai entendu tout à l'heure parler de la possibilité, pour 1962 également, de l'électrification de la ligne Paris-le Havre. Je veux bien croire que votre affirmation n'était pas uniquement destinée à faire plaisir à l'honorable président de notre séance. J'accepte l'augure de vos déclarations et je veux croire que cela se réalisera; mais je voudrais vous dire que, si nous sommes particulièrement satisfaits de voir que les réseaux d'électrification se développent vers l'Est et vers le Nord, nous pensons qu'il y a d'autres secteurs qui pourraient également demander à être électrifiés, et qui, comme le Nord et l'Est, sont en France. J'ai entendu parler de la Normandie...

M. André Cornu. Et de la Bretagne!

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* M. Cornu nous signalait que sa région était particulièrement déshéritée à ce point de vue. Il n'est pas souvent question d'elle dans les équipements futurs.

M. André Cornu. A tous points de vue.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* M. le président de la commission des finances pourrait vous parler de la Côte d'Azur. Je ne pense pas que l'électrification de sa région soit pour demain!

En plus de l'électrification, d'autres travaux nous intéresseraient. Nous voudrions que les grands travaux que prévoit la

S. N. C. F. ne soient pas limités aux régions prospères de Paris, du Nord et de l'Est. Nous voudrions voir de grands travaux réalisés dans d'autres régions. Certaines transversales ont une importance considérable et je pense à l'une d'elles que je connais bien: la ligne Bordeaux-Vintimille. Il faut deux fois plus de temps pour aller de Bordeaux à Marseille que pour aller de Paris à New-York. Les trains s'arrêtent dans toutes les gares, car ce sont des omnibus baptisés express. Certes, la ligne est électrifiée en grande partie, mais on y circule très lentement. La partie non électrifiée au départ de Bordeaux devrait l'être rapidement.

On se demande pourquoi cette région de Toulouse est toujours oubliée, pourquoi une liaison rapide avec Paris n'est pas envisagée, pourquoi les travaux permettant une plus rapide circulation des trains ne sont faits que de Paris sur Hendaye et de Paris sur Lyon, oubliant systématiquement la ligne Limoges-Toulouse-Perpignan.

Je vous demande d'y réfléchir, M. le ministre, car dans une époque où l'on parle beaucoup de décentralisation, il paraît invraisemblable de faire porter tout l'effort sur les régions qui sont actuellement « supercentralisées », si je puis m'exprimer ainsi.

M. André Cornu. Très bien!

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Il faut essayer de fournir à nos régions sous-développées, à nos régions pauvres, des lignes de chemin de fer normales qui leur permettraient, parce que les relations seraient plus courtes et plus rapides avec Paris, de voir se développer sur leur territoire des industries qui, actuellement, n'y viennent pas parce qu'elles s'y trouvent trop loin de la capitale et des autres centres d'affaires.

Je voudrais en terminer, mesdames, messieurs, en rappelant une parole qu'a prononcée tout à l'heure M. le rapporteur général. Il parlait des salariés, du problème social et de la diète à laquelle on a mis pendant quelque temps, depuis trop longtemps déjà, les salariés de ce pays. Je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre des travaux publics, les difficultés que vous avez évitées il y a quelque temps avec la S. N. C. F. Le problème social, de ce côté là, est aigu, suraigu même, et si la sagesse des centrales syndicales vous a évité un mouvement de grève qui aurait été préjudiciable à l'ensemble du pays, vous n'en avez pas pour autant résolu le problème. Les difficultés restent devant vous, aussi graves, peut-être plus graves aujourd'hui qu'elles ne l'étaient il y a quelque temps. Il vous faudra, par conséquent, trouver de toute urgence les solutions nécessaires si vous ne voulez pas connaître, au mois d'octobre, des rendez-vous qui seraient excessivement dangereux à la fois pour le Gouvernement et pour le pays tout entier.

Voilà, mesdames et messieurs, ce que votre commission des finances m'avait chargé de vous dire. Elle m'a demandé de vous indiquer également qu'elle avait voté à une très faible majorité les dispositions qui nous sont soumises par le Gouvernement et de vous inciter, par conséquent, à les voter. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Roger Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (travaux publics).* Mesdames, messieurs, le dépôt d'un amendement me donne à penser que mon rapport écrit doit être prolongé d'une déclaration, qui incomberait davantage au ministre qu'au rapporteur, sur la liaison qui peut exister entre ce projet de loi de programme et les budgets qui suivront pour les deux chapitres que la commission des finances m'avait chargé de traiter, les ports maritimes et les voies navigables.

Monsieur le ministre des travaux publics, devant notre commission des finances comme d'ailleurs à la tribune de l'Assemblée nationale, le 30 juin dernier, vous avez donné l'assurance que des crédits budgétaires d'engagement importants en matière de ports maritimes enrichiraient, en 1960, le noyau que forment les 8.200 millions de francs prévu par le projet de loi de programme dont nous discutons aujourd'hui.

Ils permettront, avez-vous dit, l'exécution d'opérations moins étendues dans le temps et moins concentrées dans l'espace que celles intéressant douze ports dont il est fait état dans le projet de loi de programme, mais qui sont néanmoins indispensables, comme vous l'avez vous-même déclaré. Ces opérations sont d'ailleurs contenues dans le troisième plan de reconstruction, de modernisation et d'équipement, qui forme le plan d'ensemble de l'action gouvernementale dans ce domaine.

Les indications chiffrées que vous avez données permettraient donc d'espérer, pour nos ports et nos voies navigables, des autorisations de programme voisines du triple du projet de loi de programme, c'est-à-dire de réaliser le troisième plan à la date prévue, fin 1961, réparant ainsi le préjudice qu'ont subi les ports du fait de l'exécution à 50 p. 100 seulement du second plan en ce qui les concerne.

Mais nous craignons toujours un peu, vous le savez, monsieur le ministre, que de bonnes raisons ne soient une fois de plus invoquées d'ici le premier mardi d'octobre pour ne pas donner satisfaction à l'espoir que vous avez vous-même exprimé. C'est la raison pour laquelle je demande au représentant du Gouvernement d'apaiser nos craintes et de déclarer au Sénat — et ceci complètera utilement les liaisons qui ont été faites tout à l'heure entre maxima et minima — que le budget d'engagement, pour les ports maritimes notamment, ne sera pas seulement d'un montant voisin de l'annuité de 8 milliards 200 millions prévue par la loi de programme, mais qu'il différera sensiblement du budget de l'année en cours, qui s'élève à 10.400 millions pour l'ensemble du commerce et de la pêche.

L'insuffisance des commodités qu'éprouvent nos ports même les plus importants par rapport à nos concurrents est surtout une question de crédits. Les investissements n'y sont généralement exécutés que sous la pression du trafic, quand une partie de celui-ci est déjà dirigée vers les ports étrangers alors que ceux-ci et les Etats qui les soutiennent vont au devant du trafic. Je me permets de citer l'exemple d'Anvers, seul port de la Belgique qui, pour un tonnage de marchandises qui n'atteint pas la moitié de l'ensemble de tous les ports français, bénéficie de 7 milliards de francs français de subventions d'Etat pour les années 1959-1960 et 1961.

Les ports de nos concurrents, pas plus que les nôtres, ne peuvent suivre le progrès sans travaux neufs, mais il est bien évident que l'on ne peut pas résoudre le problème des ports les plus importants en n'effectuant plus de travaux dans les autres. La dernière catégorie de ports de commerce et de pêche, déduction faite des seize plus importants figurant au troisième plan, représentent seulement 4 p. 100 du total des travaux à engager en quatre ans.

Une autre condition est nécessaire à une amélioration des ports français aussi rapide que l'exige la concurrence accrue dans tous les domaines du fait du Marché commun.

L'effort financier de l'Etat pour l'équipement portuaire est, en France, accompagné d'un effort financier des collectivités publiques qui interviennent dans la gestion des ports, qu'il s'agisse de leur concours financier aux travaux d'infrastructure de l'Etat, ou des travaux de superstructure à leur charge. Cet effort des collectivités locales est pratiquement égal, dans l'ensemble, à celui de l'Etat dans l'infrastructure.

Chambres de commerce maritimes, ports autonomes, etc., ne pourraient en général en couvrir qu'une faible partie par autofinancement sans porter les péages à des taux commercialement trop élevés. Ils doivent donc contracter des emprunts gagés sur les ressources des péages pour financer l'essentiel de leur participation à l'équipement des ports. Or, actuellement, ils ne peuvent emprunter que dans les limites fixées chaque année par le comité spécialisé n° 8 du conseil de direction du fonds de développement économique et social. Depuis plusieurs années, ils ne peuvent emprunter qu'auprès de ce fonds, de la caisse des dépôts ou du fonds de gestion des emprunts unifiés des collectivités locales ou des caisses d'épargne, toutes sources placées sous le contrôle de la caisse des dépôts.

« Ces sources de crédit, écrivait en 1958 le rapporteur du commissariat général au plan pour les ports maritimes, tendent à s'amenuiser par suite de la position de plus en plus restrictive prise par la caisse des dépôts. Les émissions publiques ne sont plus pratiquées. Les établissements publics des ports ne sont en effet pas autorisés à emprunter à des conditions plus avantageuses pour les prêteurs que celles consenties par la caisse des dépôts. »

Et il poursuivait: « Il est permis de dire que les ports n'ont pas été traités jusqu'à présent avec toute l'attention que méritait la place qu'ils occupent dans notre économie ».

En 1959, les limites d'emprunt auprès des organismes précités fixées par le comité numéro 8, s'élèvent à 8 milliards 600 millions. De même que les crédits d'engagement d'Etat, il est nécessaire qu'elles soient considérablement relevées pour les prochaines années et que des possibilités soient laissées aux chambres de commerce maritimes, aux ports autonomes et autres collectivités portuaires pour emprunter plus librement, notamment sur le plan local ou même, si les circonstances et les conditions étaient favorables, à l'étranger.

C'est grâce à une liberté contrôlée, presque oubliée aujourd'hui, qu'au lendemain de la guerre 1914-1918, malgré les difficultés financières de l'état, les travaux indispensables ont pu être exécutés dans les ports français pour le plus grand profit de notre économie.

En résumé, la loi de programme n'apportera une solution en temps utile et dans des conditions économiquement satisfaisantes au retard des ports français que si: premièrement, les

crédits prévus sont effectivement engagés aux époques prévues; deuxièmement les autorisations de programme budgétaires annuelles correspondantes sont accrues pour être portées au niveau nécessaire pour assurer l'exécution du troisième plan et effacer ainsi le retard du deuxième; troisièmement si les possibilités d'emprunts des collectivités portuaires sont assouplies à cet effet.

Ce sont là des engagements à prendre par le Gouvernement, si lui et le Parlement veulent que la loi de programme ait toute sa valeur et aboutisse à placer l'économie française dans une position d'expansion mondiale.

En ce qui concerne les voies navigables, un réel effort a été réalisé. Le rapport écrit qui vous a été distribué témoigne, par l'importance des opérations retenues: liaison Dunkerque-Valenciennes, achèvement du canal du Nord, aménagements en basse et en haute Seine, canal de la Marne au Rhin et canal du Rhône au Rhin, indépendamment d'opérations diverses retenues sur les voies du Nord, de l'Est et du Rhône, pour un total de 4.400 millions, de la volonté du Gouvernement de rejoindre enfin les efforts de la profession elle-même pour redonner à notre réseau fluvial des possibilités d'un trafic dont les perspectives sont considérables.

Compte tenu d'une somme de 23 milliards attendue sous forme de fonds de concours, le programme de modernisation et d'équipement de nos rivières navigables et de nos canaux va pouvoir disposer de plus de 52 milliards de francs dans les trois années à venir.

Notre ancien et excellent collègue Denvers a eu raison de souligner devant l'Assemblée nationale que chaque fois qu'on améliore une voie fluviale on réduit le prix de revient des transports de 12 p. 100 environ. Et chaque fois que l'on porte l'enfoncement de 1,80 mètre à 2,20 mètres, le gain réalisé sur le prix de revient des transports est de 20 p. 100.

Peut-être, monsieur le ministre, profiterez-vous de ce débat pour nous dire un mot de la canalisation de la Moselle. Les voies navigables de l'Est et du Nord forment un tout, leur rôle sera très important dans le Marché commun et leur liaison avec la région parisienne assurée autrement que par le canal de Saint-Quentin s'impose également.

Je ferai ici les mêmes observations que pour les ports maritimes en ce qui concerne les fonds de concours. L'apport de ces fonds doit se faire au même rythme que les investissements de l'Etat. Autorisations d'emprunts à la profession et aux collectivités régionales doivent figurer sur le même plan d'architecte et c'est une grande chance pour vous, monsieur le ministre, que d'être l'architecte de ce plan.

Sous le bénéfice de ces observations et sous les réserves faites par M. le rapporteur général du budget, votre commission des finances vous demande, mesdames, messieurs, d'approuver le projet de loi de programme en ce qui concerne le chapitre des ports et des voies navigables. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Aviation civile).* Mes chers collègues, le sujet dont j'ai à vous entretenir est si mince que j'ai vraiment hésité à monter à cette tribune, non pas qu'il ne soit important, car personne ne songe à nier actuellement l'importance de l'aviation civile, mais les crédits inscrits dans ce texte que l'on veut appeler une loi de programme et que vous avez, je crois, monsieur le ministre, effectivement appelé une loi de programme, sont si ténus que, véritablement, c'est la plus indigente de ces lois qui nous aient été soumises jusqu'à présent.

Je ne vous citerai que deux ou trois chiffres, car je n'en abuse jamais à la tribune. Ces intentions de crédits — puisque, si j'en crois l'interprétation qui a été donnée tout à l'heure par M. le ministre de l'industrie et du commerce, il s'agit plutôt de délits d'intention que d'engagements fermes — ces intentions de crédit, dis-je, sont de l'ordre de 3.300 millions par an alors que le budget des dépenses en capital est de 22.500 millions pour 1959 et que nous avons tout lieu de croire, si nos renseignements sont exacts, qu'ils s'élèveront pour 1960 à 26 milliards environ. Vous n'avez qu'à rapprocher ces deux chiffres, 3.300 millions et 26 milliards, pour être édifiés !

Il y a plus et beaucoup plus dangereux encore: ce projet ne comporte que deux chapitres, l'amélioration de la navigation aérienne et la météorologie. Or, pour le premier, la loi de programme qui nous est soumise ne prévoit qu'environ 50 p. 100 des crédits qui devraient figurer dans le budget et, pour la météorologie, que 70 à 80 p. 100.

Supposez une seconde que ce soit M. le président de la commission des finances qui ait raison contre M. le ministre de l'industrie et du commerce. Je n'ose le supposer, mais tout de même si le Conseil constitutionnel, qui sera peut-être un jour ou l'autre appelé à se prononcer sur cette importante question, donnait raison à M. le président de la commission des finances, nous nous trouverions devant un projet amputé, en ce qui concerne les deux sujets qu'il traite, dans une proportion de 50 p. 100 pour l'un et de 20 à 30 p. 100 pour l'autre, alors que tous les espoirs seraient permis en ce qui concerne les autres sujets.

Monsieur le ministre, il y a dans ce projet quelque chose qui me surprend un peu. Vous avez traité de l'aide à la navigation aérienne, ce que nous comprenons fort bien; vous nous avez dit, et c'est vrai, que les avions volaient sans cesse plus haut, sans cesse plus vite et qu'il fallait, par conséquent, se préoccuper d'autres moyens d'approche et consacrer une part importante à la prévision des conditions météorologiques et à l'aide à la navigation aérienne, mais permettez-moi de vous dire que nous souhaiterions, sans chauvinisme étroit, que cette aide soit apportée à des appareils français, ce qui suppose que des crédits soient prévus pour des prototypes, chapitre qui est complètement oublié dans la loi de programme.

D'autre part, ces appareils que nous allons ainsi amener au-dessus de nos aérodromes, nous espérons qu'ils s'y poseront et il faudra bien des pistes, il faudra toute une infrastructure. Rien de cela ne figure dans votre texte!

Pour justifier de ces lacunes, vous avez employé en commission des finances, et même à cette tribune, un certain nombre d'arguments que je vais reprendre, si vous le permettez.

Vous nous avez déclaré d'abord qu'il fallait avoir soin, dans une loi de programme, de ne traiter que des projets identifiables. Permettez-moi de vous répondre que la construction de radars me paraît être l'un des projets les moins identifiables et qu'en revanche la construction de pistes est un de ceux qui le sont le plus.

En second lieu, vous avez ajouté en commission que, pour les pistes, vous deviez vous livrer à des arbitrages délicats. Vous ne l'avez, au surplus, pas répété à la tribune. Monsieur le ministre, je ne vous ferai pas l'injure de croire une seconde, connaissant le talent avec lequel vous avez défendu un projet indéfendable, connaissant également l'autorité souriante avec laquelle vous opérez des arbitrages beaucoup plus délicats, que vous ne pouviez pas arriver à régler les petits conflits qui peuvent se poser entre aérodromes locaux — et si je prends un exemple concret: vous n'avez pas pris parti entre l'aérodrome de Nice et celui de Marseille alors qu'il nous semble qu'il n'y a pas de parti à prendre et qu'il faut les construire tous les deux — mais ces arbitrages ne devaient-ils pas plutôt être rendus entre le ministre des finances et le ministre des travaux publics, ce qui expliquerait d'une manière beaucoup plus plausible que vous n'ayez pas encore trouvé l'arbitre ?

J'en arrive à votre troisième argument: il s'agit de donner du travail aux entreprises. Nous sommes très sensibles à ce problème social; bien sûr, il faut donner du travail aux entreprises et nous savons tous que la construction électronique, en particulier, souffre d'un manque de commandes, mais croyez-vous que les entrepreneurs de travaux publics qui ont à réaliser les pistes, croyez-vous que les industries de constructions aéronautiques qui ont à réaliser des prototypes n'aient pas besoin de connaître à l'avance les programmes ? Je pense qu'ils y aspirent autant que les constructions électroniques.

Vous avez enfin apporté quelques arguments supplémentaires et d'abord: des prévisions à longue échéance sont nécessaires. Or, par une singulière malchance, votre projet est le seul qui comporte un étalement sur deux ans alors que les autres intéressent trois années, je suis obligé de le souligner!

Vous avez dit aussi: les progrès techniques sont si rapides qu'on ne peut s'y adapter avec des prévisions à terme et, par conséquent, il faut voir un peu au jour le jour ou année par année. Bien sûr, mais là je me souviens d'une phrase prononcée par le maréchal Lyautey à l'époque où il ordonnait de planter des arbres au Maroc. On lui disait alors qu'il fallait longtemps pour leur croissance: « Raison de plus pour commencer tout de suite » répondait-il. En ce qui concerne les pistes, ne croyez-vous pas qu'il faudrait mieux commencer tout de suite ?

Vous nous avez dit tout à l'heure à la tribune, et c'est votre dernier argument: nous n'avons traité dans cette loi de programme que les projets spectaculaires. Mais, monsieur le ministre, rien n'est moins spectaculaire qu'un radar, tandis qu'une piste, elle, l'est vraiment.

Tous ces arguments sont excellents dans la bouche de l'avocat de talent que vous êtes dans la circonstance, encore que ce ne soit pas votre profession principale...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ni même secondaire.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* ... n'ont pour but que de masquer une carence financière dont vous n'êtes pas responsable, que vous subissez et que vous essayez de couvrir en vertu d'une solidarité gouvernementale à laquelle, personnellement, je me plais à rendre hommage, mais qui me paraîtrait dans la circonstance devoir être défendue plutôt par le ministre des finances ou par son distingué secrétaire d'Etat.

Telles sont les quelques observations que je voulais vous faire à ce sujet. Si nous nous laissions emporter par notre tempérament, monsieur le ministre, nous serions obligés de vous rappeler un précédent fâcheux et récent dans cette assemblée: le rejet de la loi de programme relative à l'équipement agricole pour beaucoup moins que ce que vous nous avez ou plutôt ce que vous ne nous avez pas présenté. (*Sourires.*) Nous ne serons peut-être pas aussi méchants cette fois-ci parce que l'aviation civile a le malheureux privilège d'intéresser moins les foules, pourtant je dois souligner combien le texte qu'on nous présente aujourd'hui est inconsistant.

J'avais l'intention, intention que j'ai d'ailleurs refrénée, d'intervenir dans ce débat à propos de l'équipement électrique. Je ne le ferai pas pour une raison très simple: ce n'est pas le moment et je lasserais véritablement la patience de cette assemblée si je demandais à nouveau la parole, mais, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, puisque j'ai la bonne fortune de vous avoir en face de moi, mes collègues me permettront sans doute une très courte digression.

En commission des finances, vous avez fait à un certain nombre d'entre nous un compliment auquel nous avons été très sensibles et dont je vous remercie infiniment. Vous nous avez dit que les ingénieurs qui proposaient des modifications à votre texte étaient des poètes, c'est le terme exact que vous avez employé. Je vous avoue que j'en ai été très heureux, parce qu'en général on nous fait plus volontiers le reproche d'être matérialistes, intellectuellement parlant, et c'est la première fois qu'on nous attribue cette épithète que vraiment je trouve très sympathique.

Permettez-moi alors de vous signaler qu'il m'arrive, comme à certains de mes collègues, de voyager beaucoup et de parcourir le monde; dans de nombreux pays, j'ai entendu les chefs d'Etat qui ont bien voulu me faire le grand honneur de me recevoir, ainsi que nos ambassadeurs, me dire combien nos ingénieurs, dont on appréciait la qualité, étaient recherchés et sollicités de venir s'installer dans ces pays pour y exécuter de grands travaux. J'ai été heureux, non pas parce que je suis ingénieur, mais en mon âme de Français, d'entendre de tels propos. Cependant, et je regrette que M. le secrétaire d'Etat aux finances ne soit pas là, jamais je n'ai entendu dire qu'on sollicitait l'un de nos ministres ou l'un de ses secrétaires d'Etat ou même l'un de nos inspecteurs des finances pour venir s'installer dans un pays quelconque et lui donner des conseils. (*Applaudissements et rires.*)

Je fais simplement ce rapprochement pour dire que les ingénieurs, même poètes, même quand ils proposent des modifications aux programmes présentés, ont quelquefois du bon et que les financiers sont parfois mal compris — ne soyons pas plus méchants — dans d'autres pays où on ne les juge pas avec des yeux aussi indulgents que dans certaines assemblées, même dans la nôtre.

J'ai promis d'être bref, je tiendrai parole. Certaines demandes ont été présentées à la commission des finances portant sur des points particuliers que je vais énumérer très rapidement.

Il s'agit, tout d'abord, de cette vieille querelle des aérodromes de Nice et de Marseille qu'il faut réaliser tous les deux parce qu'ils ont des objectifs tout à fait différents. Au surplus, les travaux peuvent s'inscrire parfaitement dans le cadre des crédits dont je sais que vous disposerez.

Il s'agit, en second lieu, de la liaison Orsay-Orly. Au moment où se dispute une course spectaculaire dont le but est de démontrer que l'on peut joindre le cœur de Londres au cœur de Paris en quarante et une minutes et quelques secondes, il m'apparaîtrait tout de même opportun de mettre à la disposition du grand public des moyens plus simples d'accès au centre de Paris que ceux que nous possédons présentement.

Il faut certainement plus de temps pour aller d'Orly au centre de Paris et de l'aéroport de Heathrow au centre de Londres que de faire le trajet aérien. Donc la liaison Orsay-Orly, outre qu'elle ne semble pas devoir coûter aussi cher que vos services l'ont évaluée, répond à la préoccupation d'évacuer le plus rapidement possible les passagers arrivant à Orly et également la population qui y vit.

Troisième point: il a été très longuement question devant vous de l'aérodrome de Fort-de-France. Vous savez dans quel état il est; il est urgent de faire que cet aérodrome de classe internationale soit en mesure de recevoir décemment les passagers qui y atterrissent. Nous aimerions avoir quelques explications à ce sujet. Vous nous avez invités à ne pas sortir du sujet. On ne peut pas ne pas en sortir en raison de son exiguïté. Qu'il s'agisse « d'Air-Inter » ou d' « Air-Union », nous aimerions recevoir des éclaircissements et vous entendre fournir des explications sur la mise en sommeil du premier et sur la création du second.

Permettez-moi de conclure. En ce qui concerne ce projet, nous nous sommes demandé assez longuement en commission des finances s'il était indispensable. Nous avons très sincèrement pensé qu'il n'en était rien, car vous pouviez inclure ces dispositions dans les lois de finances annuelles et nous n'avons ressenti aucune urgence à prendre les mesures si fragmentaires que vous nous proposez.

Ce texte est-il utile ? On ne peut pas dire *a priori* qu'il ne soit pas utile sur quelques points. Alors la question que je me suis posée personnellement est de nature différente: je me suis demandé si ce texte n'était pas nuisible. J'ai fait des recherches et je dois dire très honnêtement, mes chers collègues, que je n'ai pas trouvé de motif suffisant, s'il ne constitue qu'un minimum, pour affirmer sa nocivité.

C'est dans ces conditions que je précise bien: texte qui n'est pas indispensable, texte qui est peut-être utile, texte qui ne paraît pas nuisible, et c'est ainsi qu'à une très faible majorité, la commission des finances a décidé de vous en proposer l'adoption. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Chochoy, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. (Télécommunications.)* Mesdames, messieurs, je voudrais assortir le rapport que j'ai présenté, au nom de la commission des finances, de quelques remarques complémentaires. Mes observations, qui seront aussi brèves que possible, porteront sur quatre points essentiels : les investissements hautement rentables dans le domaine des télécommunications; le financement de la loi de programme intéressant les postes, télégraphes et téléphones; l'équipement de notre pays en téléphone automatique rural et enfin le problème de la formation de techniciens et d'ingénieurs des télécommunications et de la concurrence exercée par le secteur privé, la radiodiffusion-télévision française et le secteur nationalisé.

Je rappellerai tout d'abord que la partie de la loi de programme intéressant l'administration des postes, télégraphes et téléphones est limitée, M. le ministre l'a d'ailleurs souligné lui-même tout à l'heure, au seul secteur des télécommunications. A ce sujet, environ mille milliards d'investissements ont été réalisés pour le téléphone qui dessert deux millions d'abonnés, mais il n'est pas inutile de dire que, malgré cet effort, le téléphone reste, avec le logement, un des seuls secteurs de l'activité nationale où subsiste encore la pénurie inhérente aux retards accumulés et à la guerre.

Actuellement et chaque année, monsieur le ministre, il vous faut honorer 150.000 demandes d'abonnement. Vous pouvez en satisfaire 120.000. Il est un fait que vous n'ignorez pas: si l'on savait que la demande peut être satisfaite, même sans faire de publicité, il est indiscutable que vous auriez quantité de demandes nouvelles que vous n'avez pas encore enregistrées. Vous les auriez, si j'ose dire, en portefeuille, ce qui serait inutile puisque, en réalité, vous ne seriez pas en mesure de donner satisfaction à ceux qui les auraient formulées.

M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones. Sûrement !

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Il faut noter que si l'on pouvait satisfaire les 120.000 demandes qui sont présentement en instance, il en résulterait une recette supplémentaire de sept à huit milliards par an, ce qui procurerait une marge bénéficiaire nette de l'ordre de 2.500 millions. J'ai voulu rappeler cela à mes collègues du Sénat pour leur montrer la qualité et la valeur de ces investissements en matière de télécommunications. Il est indiscutable que le développement des télécommunications est étroitement lié à l'expansion économique de ce pays.

Monsieur le ministre, je veux vous indiquer que la commission des finances a été unanime pour reconnaître qu'en matière d'investissements, ceux que vous nous demandez, nous ne pouvons pas les discuter, nous ne pouvons que les encourager et nous voulons espérer qu'il ne s'agira pas d'intentions ni simplement de promesses, mais que vous pourrez aller au-delà des projets prévus dans la loi de programme.

Je voudrais, à ce sujet, revoir après vous les chiffres qui sont inscrits dans cette loi de programme: 180 milliards sont prévus pour les années 1960, 1961 et 1962, ces 180 milliards étant répartis en trois tranches annuelles de 60 milliards.

Comment le financement sera-t-il alors assuré ? Je l'ai rappelé dans mon rapport écrit: en premier lieu, par les excédents des recettes sur les dépenses du budget d'exploitation; en second lieu, par des prêts de la caisse des dépôts et consignations ou par des emprunts, qui ont toujours la faveur du public, nous le savons. Pour l'exercice 1960, il est envisagé d'affecter à ces opérations les 40 milliards d'excédents prévus au projet de budget.

Monsieur le ministre, vous avez parlé à l'Assemblée nationale d'un « noyau ». Nous voudrions bien entendu que le noyau s'épaississe. Nous sommes persuadés que ce n'est pas parce que vous avez des possibilités d'autofinancement que l'on s'en tiendra là car il est certain que si nous devions, dans les trois années de ce plan triennal, ne disposer que de ces 180 milliards, vous n'auriez simplement que la possibilité de décevoir les usagers et non pas de les combler.

Une question a fixé tout particulièrement notre attention dans les explications que vous avez eu l'occasion de nous fournir. J'ai d'ailleurs rappelé, à la page 121 du rapport, que les avoirs des particuliers aux comptes courants des chèques postaux s'élèvent à 825 milliards au 31 mai de cette année et qu'ils sont mis par l'administration des postes, télégraphes et téléphones à la disposition du Trésor, qui ne verse au budget annexe qu'un intérêt de 1,5 p. 100. Le ministre des postes, télégraphes et téléphones propose que ce taux soit porté à 2,5 p. 100 à compter de 1960. Cette décision qui, nous l'espérons, sera acceptée par le ministère des finances, conditionne, ai-je écrit, le financement de la loi de programme.

Et ici, monsieur le ministre des postes, télégraphes et téléphones, ne croyez pas que ma question soit insidieuse; j'aimerais que vous nous apportiez des apaisements, si ce n'est des assurances. Vous êtes, bien sûr, cosignataire de cette loi de programme, mais le signataire principal est bien M. le ministre des finances. C'est en réalité un compte non approvisionné que vous nous soumettez si vous n'êtes pas certain d'obtenir l'accord du ministre des finances; et vous savez quels risques court celui qui émet un chèque, même quand il s'agit d'un chèque postal, si le compte n'est pas suffisamment approvisionné. Nous ne souhaitons pas que vous connaissiez les mêmes ennuis.

Nous voudrions avoir la certitude que les négociations que vous avez engagées avec M. le ministre des finances vous permettent dès maintenant de nous affirmer qu'en réalité cette loi de programme sera financée et qu'elle n'est pas seulement une manifestation d'intention. Le Sénat est trop sérieux pour se contenter de promesses, même quand elles nous sont faites avec gentillesse.

Le troisième point, monsieur le ministre, que j'entends évoquer devant vous, concerne le problème du téléphone automatique rural, lequel intéresse à peu près l'ensemble, je peux le dire, des membres de notre assemblée. L'équipement en téléphone rural a l'avantage essentiel, je le rappelle, de permettre aux abonnés des campagnes de bénéficier de la permanence du service. Lors de la réunion de notre commission des finances où il a été question de la partie de cette loi programme intéressant les télécommunications, le président, M. de Montalembert, M. Driant, M. Kissler sont intervenus pour demander que soit mis fin aux errements suivis en matière de financement de l'équipement en automatique rural.

Cet équipement est en grande partie financé au moyen des avances remboursables instituées par la loi du 31 décembre 1951. Monsieur le ministre, j'ai écrit dans mon rapport que la plupart des collectivités, ayant déjà versé des avances souscrites par les conseils généraux ou municipaux des grandes villes et des chambres de commerce ou d'agriculture, elles ont prévu la poursuite du financement de l'automatique rural au moyen de versements annuels jusqu'à l'achèvement complet des travaux. J'ai remarqué que la dépense restant à engager pour l'achèvement de l'équipement en automatique rural du territoire peut être évaluée à quinze milliards environ, non compris les dépenses de main-d'œuvre, de transport et de matériel. Au rythme actuel nos campagnes devront encore attendre quinze ans avant l'achèvement des travaux. Or, c'est à peu près d'un crédit d'un milliard par an que M. le ministre des P. T. T. peut disposer.

Je continue en écrivant ceci: « Les collectivités locales ont fait, depuis que la loi du 31 décembre 1951 les y a invitées, un très gros effort pour le financement des travaux de l'automatique rural. Les départements ont utilisé à cette fin, soit leurs fonds propres, soit les prêts qu'ils ont pu obtenir de la caisse des dépôts et consignations ».

Alors, mes chers collègues, je voudrais, pour illustrer ma démonstration, vous citer le cas de mon département. J'ai la faveur, au sein du conseil général, d'être le rapporteur du budget des P. T. T. Je connais parfaitement le fonctionnement de votre administration à l'échelon départemental. Je sais surtout le montant des avances consenties depuis 1952 par le département du Pas-de-Calais au ministère des P. T. T. pour obtenir que soient réalisées au plus tôt tous les travaux intéressant l'automatique rural. Le conseil général du Pas-de-Calais a versé comme avances au ministère des P. T. T. 313 millions. J'ajoute que certains départements français ont versé des sommes qui atteignent le milliard. Or, savez-vous combien, depuis 1952, le ministère des postes a remboursé à mon département ? Il a remboursé généreusement 26.227.100 francs. Je sais, monsieur le ministre qu'en 1959, vous nous rembourserez 23.427.410 francs. Je sais aussi qu'il est prévu de nous rembourser, en 1960, 36.090.375 francs.

Ce qu'il y a d'anormal dans ce genre de financement de l'automatique rural, c'est que les collectivités, qu'il s'agisse des chambres de commerce ou des départements, en vertu de la loi du 31 décembre 1951 à laquelle je me référais tout à l'heure, consentent au ministère des postes, télégraphes et téléphones des avances sur quinze ans et sans intérêt. Lorsque les départements mettent ces avances à votre disposition, ils ne peuvent le faire tout naturellement que sur leurs ressources propres. Leurs ressources propres, qu'est-ce que cela veut dire ? Ils se procurent les ressources soit par voie d'emprunt, soit par l'impôt. Si c'est par l'impôt, cela signifie des centimes additionnels. Si c'est par l'emprunt, nous nous adressons à la caisse des dépôts et consignations, qui nous prête à 5,5 p. 100, alors que le ministère des postes, télégraphes et téléphones ne nous verse aucun intérêt pendant quinze ans.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, nous considérons à la commission des finances, et je suis sûr que je n'ai pas d'effort à faire pour faire partager cet avis par l'ensemble de mes collègues du Sénat, qu'il s'agit d'une position qui n'est pas tenable plus longtemps. Que le ministère des postes, télégraphes et téléphones soit heureux que nous assurions l'autofinancement sur le plan des collectivités locales pour l'automatique rural, je le comprends. Pourvu qu'il y ait réalisation, le mode de financement vous indiffère, monsieur le ministre, mais, pour nous qui représentons ici les communes de France, nous avons le devoir de vous dire, car cela n'a pas été fait à l'Assemblée nationale, qu'il faut le modifier le plus rapidement possible. Dans cette maison, qui est le grand conseil des communes de France, nous avons le devoir, je le répète, de vous le dire avec beaucoup de fermeté. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Waldeck L'Huillier. Monsieur Chochoy, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Waldeck L'Huillier, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Waldeck L'Huillier. Je vous remercie, monsieur Chochoy, de me permettre d'apporter une précision. Lorsque la caisse des dépôts et consignations consent des prêts aux collectivités locales, il faut souligner un détail qui a son importance. C'est la caisse des dépôts et consignations qui dispose des fonds libres des communes.

M. Antoine Courrière. Très bien!

M. Waldeck L'Huillier. Il y a quelques années, ceux-ci étaient évalués à 400 milliards. Avant la guerre, les collectivités locales percevaient un intérêt pour les fonds libres qu'elles avaient disponibles à la caisse des dépôts et consignations. A présent, par une décision du gouvernement de Vichy, les collectivités locales, non seulement ne touchent plus d'intérêt, mais, lorsqu'elles empruntent à la caisse des dépôts et consignations, elles payent un intérêt aux emprunts constitués avec leur propre argent. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Je n'ajouterai que quelques mots à l'interruption de M. Waldeck L'Huillier. En définitive, le système actuel n'a pour effet que de grever lourdement le budget des collectivités locales en ne différant que de quelques années la prise en charge normale par l'Etat d'une dépense qui lui incombe. C'est cela, monsieur le ministre, que nous voudrions voir changer et je suis persuadé que vous serez attentif à cette observation que je vous fais au nom de l'ensemble de notre assemblée.

J'en arrive à ma quatrième et dernière observation, qui a trait au problème de la formation et du recrutement des ingénieurs et techniciens des télécommunications et de la concurrence exercée par le secteur privé, la radiodiffusion-télévision française et le secteur nationalisé. Je voudrais rendre mes collègues extrêmement attentifs à cette question qui peut paral-

tre banale, mais qui, en réalité, conditionne l'avenir de nos télécommunications. J'ai été chargé par la commission des finances de poser à M. le ministre une question très précise sur ce problème. La réponse qu'il nous a faite est pour nous extrêmement inquiétante, comme elle l'est d'ailleurs pour lui, j'en suis persuadé.

M. le ministre nous dit: « L'administration des P. T. T. éprouve actuellement de grosses difficultés en ce qui concerne les techniciens des télécommunications, à quelque niveau de la hiérarchie qu'ils appartiennent ».

En ce qui concerne les contrôleurs des installations électromécaniques, il nous indique — écoutez-moi bien — que la rémunération de début à Paris est de 46.605 francs par mois, traitement net. Elle s'élève avec l'ancienneté pour atteindre, après vingt ans environ de services, au maximum de 83.459 F. Dans l'industrie privée, qui apprécie la valeur des techniciens que nous occupons, il leur est offert une rémunéraiton de début qui est égale au double du chiffre que je viens de donner. De même, lorsqu'une administration voisine, la radiodiffusion-télévision française, par exemple, qui est maintenant majeure, qui a son statut autonome et n'est plus tenue, par conséquent, par la grille de la fonction publique, fait appel à nos contrôleurs des installations électromécaniques, elle leur accorde une rémunération mensuelle de 65.000 francs au départ, contre 46.000 francs qu'on leur donne, je viens de l'indiquer, dans l'administration des P. T. T. Vous admettrez que c'est là chose à la fois grave et préoccupante.

Par ailleurs, il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que le nombre de départs de contrôleurs des installations électromécaniques vers l'industrie privée a atteint, pour l'ensemble des trois années 1956, 1957 et 1958, une moyenne annuelle de plus de 80 unités, soit le septième du nombre total recruté en 1958, c'est-à-dire 567 contrôleurs. Je ne commente pas, les chiffres sont suffisamment éloquents.

En ce qui concerne les ingénieurs des télécommunications, l'industrie privée leur propose, dès leur entrée à l'école, des contrats leur assurant une rémunération mensuelle de l'ordre de 120.000 francs, très supérieure au traitement mensuel de 65.000 francs alloué aux ingénieur-élèves du corps des télécommunications.

Si l'on songe qu'après sa sortie de l'école l'ingénieur du corps des télécommunications débute avec un traitement mensuel qui, à Paris, ne s'élève qu'à 97.298 francs par mois, on ne peut qu'être frappé de la disparité entre le secteur privé et le secteur public, disparité qui se retrouve aussi lorsqu'il s'agit de nos ingénieurs des télécommunications qui passent dans le secteur nationalisé où, je n'ai pas besoin d'y insister, la grille des traitements est absolument différente.

On ne peut que s'étonner dès lors que l'administration des P. T. T. voie partir bon nombre d'éléments de haute valeur: 35 ingénieurs ont en effet quitté l'administration des P. T. T. par mise en disponibilité, démission ou détachement, d'octobre 1955 à octobre 1958, sur un effectif budgétaire voisin de 300 unités. Là encore, je crois que la comparaison est très édifiante. Nous souhaitons, c'est la remarque de la commission des finances, que l'Etat trouve une formule permettant de donner à ses techniciens une rémunération qui ne leur crée pas l'envie permanente de s'évader vers d'autres secteurs.

A la commission des finances, le texte a recueilli une faible majorité. Sous le bénéfice des observations que j'ai présentées dans mon rapport et de celles que je viens de formuler, je vous propose d'adopter sans modification la partie du projet de loi de programme concernant les télécommunications. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Cornat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Henri Cornat, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (énergie électrique.)* Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je me bornerai à un rapide commentaire des observations et réserves exprimées par votre commission des affaires économiques et du plan à l'occasion de l'examen de la partie de la loi programme concernant l'énergie électrique. Ces observations et réserves ont été développées dans le rapport qui vous a été distribué et, au surplus, elles rejoignent dans leurs lignes essentielles celles qu'au nom de la commission des finances vient de formuler notre excellent collègue M Alric.

L'examen du bilan énergétique de la France en 1958 conduit à une double constatation: le charbon avec 62 p. 100 du total constitue toujours l'essentiel de l'énergie consommée en France. La métropole n'a produit que 60 p. 100 environ de l'énergie qui lui a été nécessaire. Elle a dû s'adresser aux pays étrangers pour se procurer le solde, sous la forme de 18 millions de tonnes de charbon et de 23 millions de tonnes de pétrole.

Il est inutile de souligner les dangers d'une telle dépendance; nous en avons fait l'expérience voici quelques années. Mais les perspectives s'améliorant sans cesse et, malgré l'accroissement constant des besoins, on peut raisonnablement espérer qu'entre 1964 et 1968, le bilan énergétique — non celui de la seule métropole, mais celui de l'ensemble de la Communauté française — deviendra positif.

Dès 1961, l'apport annuel de Lacq représentera l'équivalent de 6 millions de tonnes de charbon. A partir de 1965, nous devons pouvoir compter sur 50 millions de tonnes par an du pétrole saharien, soit l'équivalent de 65 millions de tonnes de charbon et sur 50 milliards de mètres cubes par an de gaz d'Hassi-R'Mel, soit l'équivalent de 70 millions de tonnes de charbon. Encore n'est-il pas tenu compte dans ces chiffres des découvertes nouvelles possibles dans le sous-sol métropolitain.

En fait, le problème ne paraît plus être celui de surmonter la pénurie d'énergie dont la menace n'a cessé de peser sur la vie du pays depuis 1945. Le problème sera d'assurer la coordination entre les différentes sources de production pour éviter les conséquences redoutables d'une lutte anarchique entre elles. Car, déjà, s'affirme une concurrence très vive dans les secteurs où les substitutions de moyens énergétiques sont possibles entre le charbon, le pétrole, le gaz de pétrole et le gaz de cockerie. Déjà des inquiétudes s'expriment. Les Houillères de Lorraine, émues de la création de raffineries sur le Rhin, les Houillères du Nord et du Pas-de-Calais dont le récent rapport de gestion traduit en termes mesurés des craintes justifiées demandent à la puissance publique de régler sans à-coups douloureux l'insertion de nouvelles capacités d'énergie sur le marché national.

Cet appel à l'arbitrage de la puissance publique, c'est aussi le nôtre, monsieur le ministre, quand nous insistons auprès de vous pour que soit rapidement résolu le problème de la coordination entre les productions des différentes sources d'énergie.

Notre commission, après les explications très nettes et très complètes que vous avez bien voulu lui donner et dont je tiens une fois de plus à vous remercier, a bien voulu admettre, avec regret cependant, les raisons pour lesquelles le projet de loi de programme était limité, dans le secteur de l'énergie, à la seule électricité. Mais tous ses débats ont été dominés par le souci de vous voir étudier dès maintenant les mesures nécessaires pour éviter des bouleversements trop amples et trop brutaux.

Il est un autre aspect du problème qu'il me faut souligner: si la politique gouvernementale est orientée uniquement en fonction du coût de l'énergie, les perspectives de l'économie énergétique française seront celles indiquées dans le tableau de la page 8 du rapport.

Retenons-en simplement que la production métropolitaine de combustibles solides tomberait de 61 millions de tonnes en 1965 à 47 millions de tonnes en 1975 alors que les hydrocarbures (gaz et pétrole métropolitains) passeraient dans le même temps de 13 à 23 millions de tonnes équivalent charbon. Mais encore, et surtout, qu'en 1965 la métropole n'assurera que 60 p. 100 de ses besoins pour n'en couvrir qu'à peine 50 p. 100 en 1975. Le reste proviendra des territoires extra-métropolitains, ce qui implique la liberté totale des nos voies de communication avec ces territoires.

Impératifs sociaux et sécurité du ravitaillement du pays doivent être à la base du choix que la puissance publique devra opérer avec, nous l'espérons, le concours du Parlement. C'est ce choix que nous vous demandons de préparer et c'est, monsieur le ministre, la raison d'un amendement qui ne heurtera pas, je le souhaite, cette humilité intellectuelle à laquelle vous vous référiez voici quelques jours devant l'Assemblée nationale, mais qui doit vous aider, si besoin était, et sans être irrévérencieux, à vaincre ce complexe, tout provisoire j'en suis sûr, d'infériorité.

J'en viens maintenant à la loi de programme elle-même.

On a dit et redit qu'elle était une loi de circonstance. C'est certain. On vous a fait grief, monsieur le ministre, d'avoir présenté un texte ne concernant que l'électricité et de vous être taillé la part du lion dans les crédits affectés à l'équipement économique général.

C'était nécessaire pour assurer d'ici 1962 la satisfaction de nos besoins en énergie électrique, et moins que tout autre je vous en tiendrai rigueur.

Au moins avez-vous eu la loyauté d'exprimer, dans l'exposé des motifs, l'incertitude actuelle du Gouvernement sur la politique énergétique à mener en fonction des éléments nouveaux qui entrent en jeu: hydrocarbures du Sahara, énergie atomique.

Je vais examiner rapidement les différentes observations formulées par notre commission et qui, je l'ai déjà dit, rejoignent exactement celles qui viennent de vous être faites.

En ce qui concerne l'équipement hydraulique, votre commission s'est inquiétée très vivement du ralentissement que traduit le projet qui nous est soumis. Alors que le rythme prévu par le troisième plan était de l'ordre de 2.500 millions de kWh par an, nous tombons de 1.785 millions de kWh prévus pour 1960 à 1.200 millions en 1962.

Cette revision déchirante marque-t-elle le désir de différer ou d'abandonner progressivement l'équipement de ce qui est encore économiquement exploitable, soit 30 milliards de kWh, du gisement hydraulique français.

Le silence gardé sur l'usine marémotrice de la Rance ajoute à nos inquiétudes. Est-il raisonnable, alors que près de 1.500 millions ont été dépensés, d'interrompre les travaux ?

Les avantages, notamment de prestige international, de sécurité, d'adjuvant au développement économique d'une région classée zone critique qu'entraînerait la réalisation du projet de la Rance, l'emportent sur l'inconvénient d'une surcharge de 10 milliards par rapport aux estimations limites d'une rentabilité qui, en l'occurrence, ne devrait pas être le seul critère.

La productivité de l'équipement thermique prévu au projet de loi de programme représente 9 milliards de kilowatts-heure, soit 50 p. 100 du programme garanti. Si le programme complémentaire était réalisé, la part de l'énergie thermique serait alors de 78 p. 100. Le déséquilibre, dans le cadre du projet, entre le thermique et l'hydraulique se trouverait ainsi encore plus nettement marqué. Déplorons en passant qu'aucune indication n'ait été fournie sur les points d'implantation des nouvelles centrales thermiques prévues.

En bref, cette prédominance du thermique est sans doute justifiée dans les circonstances actuelles, mais il faut que ne soit pas abandonnée, négligée ou oubliée cette richesse nationale qu'est l'énergie hydraulique.

Dans le domaine de l'équipement nucléaire, le programme garanti, toutes filières réunies, par l'installation de 300.000 kilowatts dans le cadre de l'Euratom et de 500.000 kilowatts par E. L. IV et E. D. F. IV, mettra à la disposition du pays, en 1965, une million de kilowatts — chiffre porté à 1.400.000 kilowatts en 1966 — de puissance d'origine nucléaire.

Cet important programme a soulevé bien des critiques. On ignore en effet quel sera le coût réel de l'énergie produite; et l'importance du pari engagé apparaît dangereuse à beaucoup.

Mais serait-il raisonnable d'attendre que la production soit rentable alors qu'il s'agit surtout — c'est l'avis de votre commission qui a suivi les indications que vous lui avez données — de mettre au point des techniques nouvelles, de former des ingénieurs et un personnel spécialisés, de constituer en France un secteur industriel capable de construire les futures centrales nucléaires, travail qui s'inspire plus de la recherche scientifique appliquée que de la production d'énergie électrique.

Le programme proposé, s'il constitue une expérience coûteuse, nous paraît indispensable pour pouvoir aborder ultérieurement une phase payante.

Quant aux travaux d'électrification rurale, ils sont prévus pour 18 milliards par an et la part prise par l'E. D. F. figure à l'échéancier pour 7 milliards, ce qui permet l'exécution d'un programme acceptable. Mais votre commission s'est émue de la situation particulièrement désavantageuse dans laquelle risquent de se trouver régies et S.I.C.A.E. pour le financement de leurs travaux d'extension et de renforcement de réseaux.

M. Coudé du Foresto, avec son humour habituel, a magistralement exposé le problème à l'occasion de la discussion du projet de loi de programme concernant l'agriculture. Je n'y reviendrai donc pas. Mais je voudrais vous demander, monsieur le ministre, que l'identité de traitement soit rapidement assurée entre collectivités qui n'ont pas concédé l'exploitation de leur réseau à l'E. D. F. et les autres.

L'injustice est trop flagrante pour qu'il n'y soit pas porté remède, au besoin en accordant à ces organismes la possibilité d'emprunter à un taux réduit auprès du fonds de développement économique et social.

Voilà, mesdames, messieurs, trop rapidement indiquées peut-être — et je n'ai cependant été que trop long — les observations de votre commission des affaires économiques et du plan.

Pour conclure, votre commission affirme, d'une part, que le programme qui nous est soumis ne peut constituer qu'un minimum, d'autre part, que le vrai problème est celui de la coordination entre les productions des différentes sources d'énergie. Il restera entier après le vote du projet de la loi de programme qui nous est soumis.

En conséquence, en donnant un avis favorable à l'adoption du projet, elle vous proposera un amendement qui marquera mieux encore son désir de voir le Gouvernement définir et soumettre au Parlement avant la fin de l'année les grandes lignes d'une nouvelle politique énergétique. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Auguste Pinton, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (S.N.C.F., voies navigables, aviation civile et commerciale).* Mes chers collègues, mon exposé sera d'une extrême brièveté. Mon rapport a été, avec les autres, imprimé dans le document que vous avez entre les mains. Si la question vous intéresse, vous l'avez lu. Si, par hasard, elle ne vous intéresse pas, ce n'est pas de le lire à haute voix qui la rendra plus attrayante.

A la vérité, de quoi s'agit-il ? Il s'agit, en ce qui concerne la S. N. C. F. et les travaux publics, d'un ensemble de dépenses prévues d'un peu moins de 260 milliards qui se répartissent en 203 milliards environ pour la S. N. C. F., 54 milliards pour l'ensemble des travaux publics, ports et voies navigables. Quant à la route il s'agit de virtualités, de possibilités ou de promesses.

En face de ces chiffres, il est peut-être intéressant de rapprocher le rôle de chacun des moyens de communication dans l'activité nationale dans l'ensemble des moyens de transport. Les renseignements qui nous ont été communiqués font état d'un certain nombre d'additions qui déconcertent quelque peu mon esprit en ce sens qu'ayant appris autrefois qu'on ne pouvait valablement additionner que des quantités comparables égales entre elles quant à l'unité, on a quelque surprise en voyant additionner des tonnes kilométriques et des voyageurs kilomètres. Il n'est pas extrêmement facile d'établir la comparaison mais comme, d'une façon générale, ces calculs émanent d'éminents polytechniciens j'espère que ceux-ci ont trouvé le terme qui permet de les réduire à une unité au moins relative. (*Sourires.*)

Quoi qu'il en soit quelle est l'importance des différents moyens de transport dans l'activité de la France ? Le trafic ferré atteint 84,4 milliards d'unités kilométriques se décomposant en 31,6 milliards de voyageurs-kilomètres et 52,8 milliards de tonnes kilométriques.

S'agissant de la route je sais bien que les chiffres sont un peu moins faciles et un peu plus sujets à caution car il faut tenir compte de l'énorme quantité de voyageurs qui utilisent les voitures privées. Par conséquent la statistique ne peut être que fort approximative.

Il n'en résulte pas moins qu'on peut estimer qu'au total la route déplace 115 milliards d'unités kilométriques, c'est-à-dire nettement plus que le chemin de fer alors que la voie d'eau, limitée au transport des marchandises, transporte environ 10 milliards de tonnes kilométriques.

Je vous prie de m'excuser d'avoir cité ces chiffres, mais vous savez bien que je n'ai pas l'habitude d'en abuser, et ils étaient nécessaires car il faut vous rappeler que si, en gros, dans l'ensemble des transports français, la S. N. C. F. détient la majorité relative, elle est bien loin de disposer de la majorité absolue, sauf en ce qui concerne le transport des marchandises. S'agissant des crédits qui sont envisagés pour les différents modes de transport, vous vous êtes rendu compte aisément combien la répartition était différente; et c'est là qu'est tout le problème.

Je présenterai une autre observation s'appliquant à la route. Il est tout de même des chiffres qu'il est important de rappeler. M. le ministre, lorsqu'il était parmi nous, a bien voulu tenir compte de l'effort considérable des conseils généraux auquel il faut ajouter, bien entendu, celui des conseils municipaux. Or, retenez que la France a un réseau routier d'environ 700.000 kilomètres, non compris les 450.000 kilomètres de chemins ruraux.

Et pour avoir dans l'esprit des choses plus exactement comparables, retenez que près de la moitié du total des 1.100.000 kilomètres, soit quelque 550.000 kilomètres sont ouverts à la circulation automobile puisqu'ils sont macadamisés ou pavés.

Or, le réseau national s'il est le plus important, n'est pas le plus étendu; et je dirai combien me paraît grave ce que j'appelle une erreur incombant à l'administration des finances française qui consiste à avoir pratiquement supprimé les fonds secondaires du fonds routier départemental, rural, vicinal, urbain. En effet, si vous ne pouvez pas apporter ce secours de la subvention de l'Etat, dont vous savez combien elle a incité les conseils municipaux ou les conseils généraux à entreprendre des dépenses, vous risquez de paralyser cet effort de rénovation des réseaux secondaires auquel on rendait hommage. Je dis que si l'amputation du fonds routier telle que nous la constatons est grave, il est encore bien plus préjudiciable à l'avenir de la route française de réduire pratiquement à néant la contribution qui était jusqu'ici apportée par l'Etat à l'effort des collectivités locales en ce qui concerne l'entretien de leur réseau routier. Ce qui nous frappe — j'y reviendrai plus longuement demain à propos de l'amendement auquel la commission des affaires économiques a donné

son accord unanime — c'est, s'agissant de la Société nationale des chemins de fer français, non pas l'excès des crédits qui ont été prévus pour ce service — si d'ailleurs on faisait cette supposition, il suffirait de rapprocher les 800 milliards de crédits prévus au troisième plan pour l'ensemble des travaux publics et des moyens de communication des 260 milliards que nous y trouvons finalement inscrits — mais le fait que, parmi les dépenses possibles, on a délibérément sacrifié celles qui étaient le plus nécessaires et sur lesquelles il n'y avait pas la moindre observation à formuler. Ainsi, l'électrification est sensiblement ralentie.

Quant aux dépenses qui sont pour nous indispensables si l'on veut obtenir une saine coordination des moyens de transport, je veux dire si l'on veut consacrer chacun des moyens de transport à son rôle le plus économique, le plus nécessaire, le placer là où il est le plus utile, il importe que chacun d'eux soit mis en état de rendre les services que l'on attend de sa qualification.

Or, comment pouvez-vous permettre aux chemins de fer de se défendre des concurrences qui s'exercent contre eux si vous ne prévoyez rien pour cet ensemble d'opérations terminales dont vous savez bien qu'elles sont parfois plus coûteuses pour les usagers que le transport lui-même ? Or, nous ne trouvons pratiquement aucun crédit ni pour les gares de triage ni pour les équipements des gares de marchandises terminales, ni pour ces gares-marchés qu'on laisse, d'une façon générale, à la charge des collectivités qui voudront bien les entreprendre. Cela est déjà extrêmement fâcheux et on s'explique encore plus mal qu'on ait si pieusement conservé les crédits pour le seul achat des wagons, des locomotives et des tracteurs Diesel. Nous avons mal compris cela parce que, outre que des dépenses comme celles que je venais de signaler — qu'il s'agisse de l'électrification ou des équipements terminaux — sont des dépenses fondamentalement nécessaires parce que rentables, j'estime qu'il est un peu dangereux d'accepter de remplir à peu près intégralement les prévisions du plan lorsqu'il s'agit de locomotives ou de wagons. Nous savons bien que le développement des transports ferroviaires n'a pas répondu aux espérances du plan. S'il n'en a pas été ainsi, c'est par la force des choses, en vertu d'une évolution contre laquelle personne ne peut rien. Il me paraît bien ambitieux de déterminer à l'avance quels seront les besoins exacts en matériels pour deux ou trois ans, dans le même temps où l'on prévoit des crédits considérables et que je crois nécessaires pour la construction des oléoducs, des gazoducs, pour remplacer des termes nouveaux mais que chacun comprend, et même pour la mise en place de lignes de transport de force électrique à très haut voltage qui rendront évidemment moins nécessaire un certain nombre de transports de pondéreux énergétiques. Il y a là une série d'observations qu'il me paraissait nécessaire de fournir.

Je voudrais terminer en complétant la pensée de notre collègue M. Pellenc lorsqu'il traduisait devant vous les appréhensions unanimes de cette assemblée en ce qui concerne l'avenir du fonds routier.

Personnellement, j'avoue que je ne me sens pas rassuré par la suppression du fonds routier des dépenses affectées, cependant maintenues pour d'autres. Lorsqu'on a créé le fonds routier, on lui a apporté des recettes bien déterminées qui provenaient de taxes prises sur les usagers. La moindre honnêteté, me semble-t-il, quand on supprime des dépenses affectées, serait aussi de supprimer les recettes qui permettaient d'y faire face. Or, je ne sache pas que les taxes sur l'essence soient en voie de diminution.

Si l'on veut sauver la route française, nous croyons très sincèrement à la nécessité impérieuse de maintenir ce fonds routier avec des recettes qui lui soient propres. Ce n'est pas seulement l'avis de la commission des affaires économiques, ce n'est pas seulement de l'avis de la commission des finances.

Je me tourne, dans la grande espérance qu'il voudra bien m'écouter, vers M. le secrétaire d'Etat aux finances, pour lui rappeler que c'était l'avis de M. Antoine Pinay, auquel il doit déférence et obéissance. En effet, ce dernier nous disait — c'est au Conseil de la République qu'il faisait cet honneur:

« C'est répondre à une nécessité incontestable et qui a été d'ailleurs reconnue à diverses reprises par le Parlement que la loi du 31 décembre 1951 a créé un fonds d'investissement routier. »

Il annonçait un peu plus loin:

« J'avais déclaré à l'époque que sans affectation de taxe la modernisation de notre réseau routier serait impossible et que, sans modernisation, la route serait toujours plus meurtrière. »

Bien sûr, ceci était dit il y a sept ans. Le temps passe, mais quand les vérités sont éternelles et impérissables, rien ne peut les faire disparaître et, comme elles ont été inscrites au *Journal officiel*, je suis convaincu que M. Antoine Pinay ne manquera pas de représenter à ses collaborateurs et à ses services que le fonds routier — il l'a reconnu lui-même — est une chose sacrée et qu'il ne doit pas y être touché. (*Applaudissements.*)

Au surplus, je veux être très bref. Beaucoup d'autres observations pourraient être présentées. Ce qui est grave et ce qui m'inquiète, ce n'est pas seulement la menace sur le fonds routier, c'est aussi la politique extravagante en matière d'autoroutes. La France est vraiment, des grands pays de l'Europe occidentale, le seul où les autoroutes ne progressent pas ou ne le font qu'avec une lenteur absolument désespérante.

Je ferai simplement deux observations. Tout d'abord, on nous a demandé des crédits pour la part de la France dans la construction du tunnel du mont Blanc. Mais à quoi vont servir ces crédits, à quoi servira ce tunnel si les routes demeurent au débouché français du tunnel, en l'état où elles sont ? Pratiquement, le tunnel débouchera sur le néant.

J'en viens à ma deuxième observation. Je voudrais bien savoir pourquoi le ministère des finances refuse systématiquement sa signature à l'arrêté de concession de l'autoroute Vienne—Valence alors que, cependant, la société est constituée, qu'elle ne demande qu'à travailler, qu'elle ne sollicite même pas de contribution de l'Etat, mais seulement le droit d'emprunter.

Dans l'ensemble, que représente ici, mes chers collègues, cette tranche du troisième plan d'équipement ? Pourquoi ? Est-ce pour nous faire prendre patience, pour occuper une activité du Parlement, qui serait peut-être insuffisante si l'on ne nous faisait pas discuter de ces projets de lois d'investissements ?

Est-ce, et je ne reviendrai pas sur le débat qui s'est engagé tout à l'heure, pour nous dire que c'est bien un minimum que nous avons à escompter mais que ce minimum permettra surtout de ne pas exécuter ce qui a été prévu pour le troisième plan.

M. le ministre des travaux publics évoquait à l'Assemblée nationale — il ne l'a pas refait ici, il ne l'a pas repris dans cette Assemblée — ce qu'il appelait les crédits modulables. Il déclarait que c'était comme le noyau autour duquel on mettra peut-être de la chair.

Puisqu'il s'agit de noyau, je me demande si on n'est pas en train de faire avaler à ce pays des noyaux de fruits en nous disant que si tout va bien, et si nous sommes sages, on aura de la chair ensuite. Je ne suis pas médecin, mais je crois que les médecins ne recommandent pas d'avaler le noyau des fruits avant de manger la pulpe qui les accompagne.

Alors, je ne voudrais pas, et c'est le sentiment de la commission des affaires économiques, que ceux-ci soient non pas indigestes, mais un peu difficiles à avaler. La commission des affaires économiques ne s'est pas prononcée; elle ne m'a pas mandaté pour déclarer qu'elle voterait ou qu'elle ne voterait pas. Elle est dans l'ensemble incontestablement disposée à voter, mais il est également certain que si la commission des finances demandait à se réunir à nouveau, en présence du développement de ce débat, je crois que la commission des affaires économiques présenterait la même demande.

Il me reste maintenant à parler, car j'en avais aussi la charge, des crédits relatifs à l'aviation civile.

Mes chers collègues, en ce qui concerne les investissements relatifs à l'aviation civile, la courtoisie veut que l'on ne parle pas des absents. Comme il n'y a pas de dépenses d'investissements prévues en matière d'aviation civile, nous attendrons pour en parler que le ministre, ainsi qu'il nous l'a promis, vienne nous exposer quelles sont ces vues pour le développement de l'aviation française dans les années qui viennent. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je rappelle au Sénat qu'il a été antérieurement décidé que la séance de ce soir serait levée avant minuit. Dans ces conditions, il me semble opportun que la suspension intervienne maintenant. La séance pourrait être reprise à vingt et une heure trente.

D'autre part, j'indique dès à présent que la séance de demain après-midi aura lieu à seize heures. M. le président Monnerville, qui doit présider cette séance et prononcer l'éloge funèbre de notre regretté collègue M. Boutemy, sera en effet retenu auparavant par une obligation protocolaire impérieuse.

Je rappelle enfin que le Sénat doit siéger demain matin à neuf heures trente pour les réponses des ministres aux questions orales.

— 7 —

ELECTION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de deux membres de la commission supérieure des prestations familiales agricoles.

Nombre des votants: 126.
Bulletins blancs ou nuls: 3.
Suffrages exprimés: 123.
Majorité absolue des suffrages exprimés: 62.

Ont obtenu:

MM. Raymond de Wazières .... 123 voix.
Martial Brousse .... 122 —
Divers .... 1 —

MM. Raymond de Wazières et Martial Brousse ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame membres de la commission supérieure des prestations familiales agricoles. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection de deux membres de la commission consultative des assurances sociales agricoles.

Nombre des votants: 125.
Bulletins blancs ou nuls: 4.
Suffrages exprimés: 121.
Majorité absolue des suffrages exprimés: 61.

Ont obtenu:

MM. Victor Golvan.......................... 121 voix.
Michel Kauffmann.......................... 120 —

MM. Victor Golvan et Michel Kauffmann ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je les proclame membres de la commission consultative des assurances sociales agricoles. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre du conseil supérieur du service social.

Nombre des votants: 126.
Bulletins blancs ou nuls: 9.
Suffrages exprimés: 117.
Majorité absolue des suffrages exprimés: 59.

A obtenu:

Mme Marie-Hélène Cardot.......................... 117 voix.

Mme Marie-Hélène Cardot ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je la proclame membre du conseil supérieur du service social. (*Applaudissements.*)

Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour l'élection d'un membre de la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens, dentistes ou vétérinaires.

Nombre des votants: 126.
Bulletins blancs ou nuls: 3.
Suffrages exprimés: 123.
Majorité absolue des suffrages exprimés: 62.

A obtenu:

M. Louis Roy.......................... 123 voix.

M. Louis Roy ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame membre de la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens, dentistes ou vétérinaires. (*Applaudissements.*)

— 8 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation demande que lui soient renvoyés, pour avis:

1° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis au Maroc par les personnes de nationalité française (n° 143);

2° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnes de nationalité française, par suite des événements qui se déroulent en Algérie (n° 144);

3° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages physiques subis en métropole par les personnels militaires des forces armées françaises par suite des événements qui se déroulent en Algérie (n° 145), dont la commission des affaires sociales est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente minutes, est reprise à vingt et une heures trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Georges Portmann.*)

PRESIDENCE DE M. GEORGES PORTMANN,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la loi de programme relative à l'équipement économique général.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (Ports maritimes.)* Mes chers collègues, on a pu se demander quelle était la portée exacte des lois de programme soumises depuis quelques semaines à l'examen du Parlement. Si elles doivent permettre une politique d'investissements plus cohérente et plus continue, si elles doivent donner à notre économie l'orientation souhaitée par l'intérêt général, si elles doivent fixer un noyau repris et complété dans les lois de finances annuelles, le préjugé doit être favorable. Ce ne peut être que dans cette perspective qu'elles doivent être discutées.

Tel est bien le sens que la commission des affaires économiques a suivi lorsqu'elle a examiné le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général. Elle a même pensé qu'en ce qui concerne les ports maritimes, qu'il s'agisse des ports de commerce ou des ports de pêche, il était logique de leur consacrer un chapitre spécial en raison du rôle important qu'ils sont appelés à jouer dans notre économie nationale. La situation géographique de notre pays, ouvert sur quatre mers: Méditerranée. océan Atlantique, Manche, mer du Nord, fait que plus de la moitié des échanges extérieurs est assurée par nos ports maritimes. Or, en leur état actuel, ils risquent de subir la concurrence des grands ports voisins, concurrence qui deviendra plus aiguë avec l'entrée en vigueur et le développement du Marché commun et qui se manifestera par le détournement du trafic au profit des autres ports européens.

Il est donc indispensable, non seulement pour maintenir notre situation, mais encore pour améliorer la position compétitive de nos ports par rapport à leurs rivaux étrangers, de procéder à certaines opérations dont le caractère d'urgence ne peut être discuté et qui, réparties sur quatre ans, ont été énumérées dans le troisième plan de modernisation et d'équipement.

Les critères retenus pour ces réalisations sont les suivants. D'abord, desserte d'établissements industriels importants en voie de création ou d'extension dans les ports; en second lieu, maintien et amélioration des profondeurs dans les chenaux d'accès, compte tenu de l'augmentation des dimensions des navires; en troisième lieu, facilités pour la réparation à sec et à flot des grands navires, permettant à notre industrie de la réparation navale de conserver et d'accroître si possible la part qu'elle prend à la réparation des navires étrangers; enfin, amélioration des conditions d'exploitation des ports, par l'augmentation des postes à quai et l'aménagement de leurs liaisons extérieures. Eu égard à ces impératifs, l'ensemble des opérations prévues pour les années 1960, 1961 et 1962 représente pour l'Etat un engagement de 24.600 millions de francs auxquels il faut ajouter 17.640 millions de fonds de concours fournis par les ports autonomes et par les chambres de commerce.

Le rapport écrit qui se trouve entre vos mains vous éclaire sur l'importance du trafic de nos ports maritimes. Je vous prie de vouloir bien vous y reporter. Je rappelle seulement que, pour

1958, ce trafic a été, tant en ce qui concerne les importations que les exportations, de 70 millions de tonnes sur un ensemble de 122 millions de tonnes de marchandises exportées et importées par la métropole.

La répartition de ce trafic permet de classer les ports suivant leur importance respective. C'est du reste en fonction de cette même importance que les crédits du projet de loi de programme semblent avoir été envisagés et seront engagés. La lecture des documents qui vous ont été remis pour être soumis à votre examen vous éclairera sur la nature des opérations entreprises pour chacun des ports désignés et sur le coût de ces mêmes opérations. Je ne pense pas qu'il soit utile de les reprendre une à une. Néanmoins, quelques observations s'imposent que la commission des affaires économiques m'a prié de vous traduire à cette tribune.

Une première observation tient à la différence existant entre les crédits prévus au troisième plan de modernisation et d'équipement et ceux qui sont inscrits au présent projet de loi de programme.

Dans le troisième plan, nous constatons que les autorisations de programme pour les opérations retenues s'élèvent à 72 milliards. En ce qui concerne la part de l'Etat, la loi de programme la fixe à 24.600 millions seulement. La différence entre ces deux chiffres doit-elle nous amener à considérer que d'autres travaux de construction, de modernisation, d'équipement et d'infrastructure, que le plan n'envisage que sous une formule générale, sont remis à plus tard ? Peut-on espérer que les crédits budgétaires feront le reste ? Encore faudra-t-il, dans ce cas, qu'ils soient suffisants chaque année pour réaliser l'ensemble du programme dans un délai normal.

En effet, et c'est ma seconde observation, le programme qui nous est soumis ne peut être qu'un complément effectué en faveur des principaux ports français, d'une part, pour porter de plus gros efforts sur ceux de nos ports qui se trouvent en concurrence directe avec les établissements étrangers dans le cadre du Marché commun, d'autre part, pour effectuer la dispersion des crédits sur de multiples établissements maritimes moins importants.

Je rappelle que les crédits inscrits au budget de 1959 s'élevaient à 10.410 millions. Il va sans dire que les crédits budgétaires doivent être maintenus, sinon l'effort exceptionnel se traduirait en fait par une réduction du rythme d'activité des travaux de modernisation de nos ports.

Notre effort apparaît encore bien modeste, comparé aux investissements consentis par nos voisins belges et hollandais pour les ports d'Anvers et de Rotterdam. Ceux-ci font au port de Dunkerque une sévère concurrence que le Marché commun risque encore d'aggraver. Or, placé à proximité d'une des plus importantes régions industrielles et agricoles françaises, Dunkerque ne cesse d'accroître son trafic. Des travaux de grande envergure ont été entrepris et vont se poursuivre au cours des prochaines années afin de développer les installations, de moderniser l'outillage et d'offrir toutes facilités souhaitables aux industries désireuses de s'implanter au voisinage des installations portuaires. Malgré ce progrès, Dunkerque ne peut encore assurer la totalité du trafic en provenance du Nord et de l'Est. Annuellement, trois millions et demi de tonnes de produits français empruntent les ports étrangers, ce qui entraîne une sortie de devises équivalant à cinq milliards de francs. Il devenait donc indispensable de développer les infrastructures de ce port. La construction d'une sixième darse susceptible de recevoir simultanément huit grands navires a été décidée. Le creusement d'un bassin de 1.500 mètres de long sur 200 mètres de large, spécialement aménagé pour la manutention des pondéreux, va être entrepris. On ne peut que se féliciter de ces perspectives, comme aussi de celles que nous procurent les travaux envisagés au Havre, à Rouen, à Marseille et à Brest.

A propos de Brest, vous me permettrez une simple remarque. Certains de nos collègues de l'Assemblée nationale ont considéré que la création d'une cale de radoub ne s'y imposait pas en raison, d'une part, de l'existence d'une forme suffisante dans les dépendances de l'arsenal contrôlé par la marine nationale, en raison, d'autre part, de la proximité de Saint-Nazaire, qui dispose d'une installation figurant parmi les plus importantes d'Europe.

La réponse que je suis chargé de faire à ces collègues de l'Assemblée nationale est la suivante: on sait combien il est difficile aux navires marchands d'utiliser les installations de la marine nationale. A Brest, la cale de l'arsenal est occupée à longueur d'année par les unités de la flotte de guerre, par celles de l'O. T. A. N., par celles de la défense atlantique. Il semble difficile d'en disposer au profit du secteur privé.

Quant à la cale de Saint-Nazaire, sans être très éloignée, elle est encore trop loin du carrefour des routes maritimes qui se croisent à l'entrée de la Manche et qui favorisent considérablement le port anglais de Falmouth. Le port de Brest nous donne un énorme avantage dont il faut savoir tirer parti.

C'est donc un avis favorable que la commission des affaires économiques apporte au projet de loi qui vous est soumis. Néanmoins, elle déplore que rien ne semble devoir être fait pour certains ports en eau profonde, tels que la Pallice, sur la côte atlantique, dont la situation est privilégiée avec la perspective du développement des relations avec l'Afrique et les Etats de la Communauté, tels que Cherbourg aussi, qui reçoit, pour ainsi dire chaque semaine, des navires du plus gros tonnage.

La commission des affaires économiques déplore surtout l'absence totale de crédits à l'usage des ports de pêche dont il est pourtant fait mention dans le projet de loi.

Ce n'est certes pas les quelques millions mis à la disposition de Boulogne en tant que port de pêche qui permettent de supposer que va s'organiser notre économie des pêches maritimes. Je songe notamment à un autre port, le second en importance des ports de pêche français, le premier du littoral atlantique, le port de Lorient. Celui-ci ne bénéficie d'aucune mesure d'équipement ou de modernisation, malgré les réclamations particulièrement justifiées des usagers du port. Cela tient sans doute au caractère particulier de son exploitation, confiée à une société concessionnaire.

Mais il me faut signaler que l'Etat reçoit chaque année de l'administration de ce port des redevances qui constituent une sorte de participation aux bénéfices réalisés. En 1957, la redevance était de plus de 60 millions. Le chiffre d'affaires dépassant cette année 6 milliards pour plus de 40.000 tonnes de poisson débarqué, on aperçoit l'intérêt qui réside dans l'équipement de ce port dont le développement ne manquerait pas d'aller en s'accentuant.

Modernisation et équipement des autres ports de pêche aussi dont l'ensemble des activités atteint plus de 50 milliards et qu'il serait possible de développer encore.

La commission des affaires économiques souhaite que le prochain budget puisse remédier aux insuffisances de la loi de programme dans le seul souci de l'expansion économique de notre pays.

Sous cette seule réserve et sous le bénéfice des quelques observations que j'ai pu fournir au cours de ce propos au nom de la commission des affaires économiques, je donne un avis favorable au projet présenté. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Beaujannot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (Télécommunications).* Mes chers collègues, il n'est pas inutile de redire combien le réseau téléphonique français est éloigné de répondre aux nécessités à la fois économiques et sociales d'un grand pays comme le nôtre. Il y a une douzaine d'années, le général Eisenhower ne dissimula pas sa surprise lorsqu'il voulu assurer en France la permanence de ses liaisons téléphoniques que ses obligations militaires et civiles lui imposaient. Il fut en effet désagréablement étonné de rencontrer tant de difficultés pour obtenir des correspondances téléphoniques constantes avec la plupart de nos agglomérations rurales et même avec celles qui avaient une certaine importance.

Depuis, si des améliorations indéniables ont pu être effectuées progressivement dans notre réseau téléphonique et, en général, dans le fonctionnement de nos télécommunications, nous n'avons pas encore réalisé des progrès tels que nous puissions nous en montrer satisfaits et atteindre dans un domaine important pour l'économie de notre pays une situation favorable par rapport aux nombreux pays qui nous ont distancés. La France n'occupe toujours que le dix-neuvième rang sur le plan des télécommunications parmi les nations pratiquement évoluées. Elle est encore en arrière des pays dont les impératifs économiques et vitaux n'ont pas l'importance des nôtres.

Nul ne contestera que l'avenir de notre pays dépend surtout de tous les moyens propres à pourvoir à notre sécurité et à nos possibilités d'expansion. Comment faire face suffisamment à ces deux soucis majeurs si nos télécommunications notamment ne permettent pas de parvenir à ces fins essentielles ? Comment réaliser cette productivité qui est devenue de nos jours une véritable préoccupation dont on ne cesse de nous souligner tous les bienfaits, sans un réseau téléphonique capable en tous lieux et en toutes circonstances d'économiser aux chefs d'entreprises, aux agents responsables, et à tous ceux qui, en définitive, sont chargés de mener à bien une activité, des pertes de temps et d'argent.

En moins de six ans, comme on vous l'a indiqué, monsieur le ministre, nous sommes passés de 60.000 demandes d'instal-

lations téléphoniques en souffrance à plus de 120.000 et peut-être même à 150.000 si nous considérons les demandes qui n'ont pas osé se manifester et qui n'ont pas été agréées.

Cette situation qui s'aggrave, qu'on le veuille ou non, constamment, ne semple pas devoir s'améliorer dans un proche avenir avec la loi-progrmme sur laquelle nous avons à nous prononcer. Ainsi, comment admettre que l'on puisse être fondé à critiquer, parfois même jusqu'à l'extrême sévérité, l'infrastructure et l'absence de modernisme dans telle ou telle entreprise privée, alors que l'Etat n'est pas à même de se moderniser suffisamment et de satisfaire tous ceux qui réclament un moyen aussi indispensable que le téléphone ?

En vérité, il ne me semble pas qu'on ait encore bien réalisé, dans les milieux qui ont la lourde responsabilité, nous en convenons, de nos finances et qui nous gouvernent effectivement, l'importance primodiale des télécommunications. Il n'apparaît pas que l'on ait bien compris leur nécessité pour le développement de nos efforts afin d'atteindre au maximum cet essor économique que nous appelons de tous nos vœux, essor, comme l'a si bien souligné notre compétent rapporteur général de la commission des finances, qui est indispensable si nous voulons atteindre pour les générations qui viennent des buts précis et impérieux.

Ce projet de loi-programme concernant notre équipement national en matière de télécommunications est absolument décevant: 60 milliards par an sur un cycle de trois années, alors qu'il faudrait normalement plus du double pour procéder aux installations indispensables aux besoins déclarés. Comment ne serions-nous pas consternés ? Nous entendons bien que si vous réclamiez des crédits de l'importance de ce que je viens d'indiquer, vous pourriez être taxé d'excessif et nos responsables financiers vous répondraient immédiatement par un *non possumus* impératif.

Y a-t-il cependant des raisons financières tellement impérieuses qui puissent justifier l'indigence des moyens qui sont mis à votre disposition ? Le téléphone urbain surtout est rentable. Chaque franc léger ou lourd que nous utilisons pour son installation rapporte.

Je ne citerai qu'un exemple parmi d'autres. La liaison Paris-Orléans, aller et retour, permet d'écouler 24.000 communications en moyenne dans les deux sens et d'économiser de ce fait le traitement de 50 opératrices à 500.000 francs, soit 25 millions. Je prends un exemple moyen: la liaison Paris-Lyon, notamment, est encore plus convaincante.

En ce qui concerne les difficultés que vous pouviez rencontrer il y a quelques années pour obtenir le matériel, elles n'existent plus actuellement — on vous l'a indiqué également — puisque les fabriques intéressées sont désormais parfaitement équipées et qu'elles ne travaillent la plupart du temps qu'à 50 p. 100 de leur capacité de production.

Il existe des possibilités pour bien faire, aussi bien en ce qui concerne le développement des télécommunications que pour le renouvellement des installations et du matériel usagé. Sur ce dernier point, nous sommes bien obligés de craindre que, pour remédier aux difficultés que vous ne pouvez manquer de rencontrer, vous ne disposiez d'aucun crédit sur le budget en cours, mais uniquement de ceux que vous pourrez utiliser rationnellement avec la loi-cadre actuelle.

Monsieur le ministre, l'objectif déterminant auquel nous devons nous attacher, c'est la réalisation de l'automatique urbain et rural. Tous les projets concernant l'automatique urbain sont plus spécialement sujets aux vicissitudes de notre budget national. Les projets ayant trait à l'automatique rural dépendent, eux, dans une très large mesure, des décisions de nos assemblées départementales. J'appartiens à un département qui, comme beaucoup d'autres, a accepté, au cours de ces dernières années, de faire les avances qu'on lui demandait, de contracter les emprunts nécessaires et de se contraindre à une inscription supplémentaire de centimes, ce qui ne semble d'ailleurs pas très normal à beaucoup de nos collègues qui appartiennent à notre commission et ce contre quoi ils ont protesté énergiquement.

Les possibilités financières de nos départements sont généralement réduites. Elles ne sont pas sans nous susciter, à nous également, des soucis aussi sérieux que ceux que peuvent connaître certains départements ministériels, mais, plus que jamais, nos collectivités ont compris l'importance économique et sociale vitale des liaisons téléphoniques; plus que jamais, elles ont fait tout leur devoir.

Je conclurai, monsieur le ministre, en réaffirmant avec force notre opinion sur ce projet de loi de programme que vous soumettez à l'approbation de notre assemblée, que notre commission des affaires économiques a accepté et sur lequel elle a donné un avis favorable. Cette loi de programme n'est pas à la mesure de vos responsabilités; elle ne peut vous permettre de réaliser une œuvre des plus utiles pour les générations présentes et pour celles à venir, lesquelles pourraient bien nous reprocher un jour nos insuffisances.

Toutes ces observations ne sont pas présentées, croyez-le bien, dans un esprit systématiquement critique. Elles ont seulement pour objet d'appeler toute l'attention de ceux qui ont eu à en régler les modalités pratiques.

M. Pierre de Villoutreys. Voulez-vous me permettre de vous interrompre?

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pierre de Villoutreys. Mon cher collègue, je vous remercie de me permettre de vous interrompre. Vous avez dit tout à l'heure, au sujet des départements qui font aux P. T. T. les avances nécessaires pour l'installation de l'automatique rural, que ces départements ou bien finançaient ces avances sur centimes ou bien contractaient des emprunts auprès de la caisse des dépôts et consignations. Je dois signaler que la caisse des dépôts se refuse quelquefois à accorder aux départements les emprunts qu'ils sollicitent. C'est ainsi que j'ai eu en main une lettre de cet organisme dans laquelle il déclarait ne pas pouvoir se substituer à l'Etat pour des dépenses qui incomberaient normalement au budget national et qu'en conséquence il refusait l'emprunt sollicité par mon département.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Très bien !

M. Pierre de Villoutreys. Vous approuvez la caisse des dépôts, mon cher collègue?

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* C'est l'Etat qui doit prendre en compte les dépenses qui normalement lui incombent.

M. Pierre de Villoutreys. Je suis d'accord avec vous, mais faut-il se résigner à voir indéfiniment, dans certaines communes rurales, le poste téléphonique fermé le soir à dix-huit heures et ouvert le matin seulement à huit heures ?

M. Antoine Courrière. Que l'Etat fasse la dépense nécessaire !

M. Pierre de Villoutreys. Du point de vue de l'orthodoxie financière, je partage votre point de vue. Il faudrait que ce soit l'Etat qui finance, mais, devant sa carence, j'estime qu'il appartient à la caisse des dépôts et consignations de se substituer à l'Etat en mettant à la disposition des départements les sommes nécessaires pour faire sortir les communes rurales d'un isolement qui n'est vraiment pas de notre époque.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* C'est incroyable !

M. Pierre de Villoutreys. Je regrette que M. le ministre des finances, ou son sympathique second, ne soit par là. Je lui aurais certainement posé la question. J'espère qu'il m'aurait répondu en disant que les consignes qu'il avait données à la caisse des dépôts étaient trop sévères et peut-être m'aurait-il laissé espérer qu'elles seraient levées.

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* Il y a certainement un remède à apporter à cette situation. Tant qu'on obligera les départements à emprunter pour réaliser les travaux de l'automatique rural, il faudra bien qu'ils trouvent de l'argent, et cela en contactant des emprunts.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Bernard Chochoy, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Je crois que notre sympathique collègue, M. de Villoutreys, n'a pas dû entendre cet après-midi la démonstration que j'ai faite au nom de la commission des finances.

M. Pierre de Villoutreys. Si, j'étais là.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* S'il était là, je crois que nous ne nous sommes pas compris car, en réalité, il est anormal que vous demandiez aux contribuables de votre département de payer sous forme de centimes additionnels, c'est-à-dire sous forme d'impôt, des intérêts qui doivent être supportés par l'Etat. C'est là un système de financement que nous

sommes, j'imagine, unanimes à condamner dans cette assemblée, et le fait que la caisse des dépôts et consignations vous ait répondu de cette façon devrait obliger à mon sens le Gouvernement, la question étant posée brutalement, à régler le problème de la manière que nous souhaitons. C'est ce que je souhaite pour ma part très vivement et je ne le cache pas. *(Applaudissements sur certains bancs à gauche.)*

M. Pierre de Villoutreys. Voulez-vous me permettre, monsieur Beaujannot, de répondre à M. Chochoy ?

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pierre de Villoutreys. Mon cher collègue, vous avez mille fois raison et je suis d'accord avec vous, mais le Gouvernement oppose à votre raisonnement et au mien un silence olympien ! *(Sourires.)*

M. Jacques Duclos. Il n'y a qu'à le descendre de l'Olympe. *(Sourires.)*

M. Pierre de Villoutreys. En conséquence, comme je le disais tout à l'heure, entre deux maux il faut choisir le moindre et éviter à nos communes rurales de rester isolées dix-huit heures sur vingt-quatre. Pour ce faire, comme il n'y a pas de crédits, la caisse des dépôts et consignations devrait se montrer moins sévère et accorder aux départements les prêts qu'ils demandent pour l'installation de l'automatique rural. Je suis persuadé que le ministre des finances bien qu'absent ne sera pas sourd à ma demande et autorisera la caisse des dépôts à accorder des emprunts.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* C'est à l'Etat de prendre en compte ces dépenses !

M. Geoffroy de Montalembert. Cela date de 1952, ce n'est pas d'aujourd'hui qu'il en est ainsi !

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* L'Etat a mis les communes et les départements dans l'obligation d'emprunter, même avant la guerre, pour réaliser les travaux d'automatique rural. Certains départements ont objecté: « C'est l'Etat qui doit faire l'effort et nous refusons de l'accomplir », mais d'autres ont pu réaliser des emprunts, et cela dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Avant la guerre, le système de financement n'était pas celui-là; ce système n'est entré en application que depuis la loi de 1951.

M. Geoffroy de Montalembert. Au fond, nous demandons au Gouvernement de ne pas commettre les erreurs que les gouvernements précédents ont commises depuis 1952. *(Sourires et applaudissements.)*

M. Jacques Duclos. C'est le grain de sel gouvernemental !

M. Jean Bertaud. Ce qu'il fallait démontrer !

M. Geoffroy de Montalembert. Nous sommes parfaitement d'accord, M. Chochoy et moi, sur ce point et il a bien voulu le reconnaître. En tant que rapporteurs, nous avons discuté de cette question à la commission des finances. Nous ne faisons ici aucune politique; nous constatons que depuis 1952 la situation se présente ainsi et nous souhaitons que le Gouvernement prenne des dispositions pour y remédier.

M. Bernard Chochoy, *rapporteur spécial.* Très bien !

M. Bernard Cornut-Gentille, *ministre des postes, télégraphes et téléphones.* Monsieur le président, je compte répondre demain, en ce qui concerne mon département, pour spécifier d'une part l'action de l'Etat, d'autre part le régime des avances remboursables.

M. Joseph Beaujannot, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, je vous le répète, mes observations ne sont pas formulées dans un esprit critique, elles ont simplement pour objet d'appeler toute l'attention de ceux qui ont fixé les moyens, véritablement trop modestes, attribués à votre ministère.

Puissiez-vous nous rassurer et nous annoncer que cette loi de programme n'est pas réellement limitative, que vous avez l'espoir de rencontrer une conscience plus profonde de vos besoins, que vous serez bientôt en mesure de faire face plus efficacement à une situation critique — c'est le mot que vous avez récemment employé — et que vous aurez la possibilité enfin de doter plus dignement notre pays de réalisations qui sont en somme indispensables à la marche même du progrès humain. *(Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Ludovic Tron.

M. Ludovic Tron. Mes chers collègues, je retiens de l'exposé de M. le ministre du commerce et de l'industrie qu'il estime comme nous nécessaire un débat prochain et approfondi sur la politique énergétique. Aussi n'entrerai-je pas dans le fond du sujet, mais je voudrais appeler l'attention de l'assemblée et du Gouvernement sur un aspect particulier de la question qui est celui du prix de l'énergie.

L'énergie est une de ces matières pour laquelle le prix de revient n'est pas nécessairement le facteur déterminant du prix de vente, peut-être parce que dans le prix de revient rentrent trop d'éléments subjectifs, trop de facteurs indéterminés, peut-être aussi parce que le prix de vente est soumis à trop d'impératifs autres que celui d'une rentabilité raisonnable.

Quoi qu'il en soit, il existe un prix du charbon sur le carreau, auquel s'ajoutent, pour les lieux de consommation, les frais d'approche; mais, pour les produits pétroliers, il existe seulement un prix général sur le territoire; pour le gaz et pour l'électricité il existe des tarifs, multicolores certes, mais dont la différence de couleur ne nuit en rien à l'uniformité.

Cette uniformité, à vrai dire, a ses mérites. D'abord son extrême simplicité, d'autre part, une grande apparence d'équité car, après tout, c'est un principe louable que de mettre sur tous les points du territoire des chances égales d'industrialisation basées sur un prix identique de l'énergie, peut-être même aussi une certaine apparence de logique, car, lorsqu'on entre un peu plus à fond dans le débat, on s'aperçoit que les régions productrices demandent des tarifs réduits parce qu'elles sont productrices, que les régions de grande consommation demandent des prix réduits parce qu'elles ont une grande consommation et que les régions de faible consommation demandent des prix réduits parce qu'elles ont une faible consommation et qu'elles sont pauvres ! Ainsi, c'est en effet s'en tirer élégamment que de résoudre le problème par un tarif uniforme.

Mais cette uniformité a le grave inconvénient d'aller directement à l'encontre d'un autre principe de la politique économique du pays, la régionalisation. En effet, si l'on entend industrialiser une région, sur quoi peut-on compter? Sur des avantages administratifs, fiscaux ou financiers — et c'est le point de vue qui a été retenu jusqu'ici pour les sociétés de développement. Le résultat de ces cinq années de fonctionnement est à peu près probant: aucune des sociétés de développement n'ayant à sa disposition que ces moyens n'a obtenu de résultats substantiels à inscrire à son actif, du moins à ma connaissance.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Ludovic Tron. Peut-on fonder cette politique de régionalisation sur une main-d'œuvre abondante? Il n'existe, en effet, théoriquement dans toutes les régions agricoles de France une surabondance de main-d'œuvre puisque le premier fils reprend seul l'affaire, mais les autres enfants grandissent et se dirigent automatiquement vers les villes, si bien que l'on peut dire avec juste raison que là où l'on voudrait attirer l'industrie il n'y a pas de main-d'œuvre et que là où l'industrie est pléthorique il y a aussi pléthore de main-d'œuvre.

Il faut tout de même sortir de ce cercle vicieux et chercher autre chose qui alimente et cristallise une politique de régionalisation, et cet autre chose il me paraît bon de le chercher ailleurs que dans le prix de l'énergie.

A cet égard, l'expérience des années passées me paraît assez concluante car toute l'industrie du dix-neuvième siècle s'est développée au voisinage immédiat du charbon; un peu plus tard, les usines électrométallurgiques se sont installées dans les vallées montagneuses au voisinage des chutes d'eau; hier nous avons vu commencer le démarrage de la seule société de développement qui ait obtenu quelque succès, celle du Sud-Ouest, parce qu'elle a obtenu des conditions particulières en matière d'énergie pour le gaz de Lacq; et, demain, le succès du programme de Constantine sera peut-être moins dû aux avantages financiers et aux avantages fiscaux consentis aux industriels venus s'établir en Algérie qu'à la décision catégorique qui a été prise de fixer le prix du gaz à trois francs cinquante le mètre cube.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. Ludovic Tron. Au contraire, avec le tarif uniforme dans la France métropolitaine, rien ne peut compenser le formidable attrait qu'exercent pour mille raisons la région parisienne et les régions déjà industrialisées. Qu'ils soient sociaux, fiscaux ou financiers les encouragements seront impuissants à déclencher un large mouvement de déconcentration sans le stimulant de l'énergie et, aussi bien on nous dit qu'aujourd'hui on ne referait ni Sechiliennes, ni Ugine, ni Largentière.

Ce problème qui intéresse toutes les régions prend un caractère plus tragique pour les départements de montagne. Pour eux, la seule chance d'industrialiser était la chute d'eau qui attirerait une industrie de quelque importance. Cet espoir s'évanouit avec la politique des grands barrages. Désormais, à peu de chose près, l'électricité coûte le même prix au bord de Serre-Ponçon qu'à Paris et pourquoi donc une industrie iraitelle s'installer à Serre-Ponçon ?

Je sais bien que les cahiers des charges prévoient des dispositions spéciales, qu'un crédit est mis à la disposition du département pour encourager des industries nouvelles, qu'une réserve d'énergie est constituée à tarif réduit, mais ce crédit est à peine suffisant pour reconstituer le potentiel industriel existant, mais le tarif réduit est si proche du tarif normal que son attrait n'a pratiquement jamais joué ! Tant bien que mal on reconsitue ce qui est, mais de l'avenir sans issue on ne parle pas ! Il y a quelque chose de véritablement pathétique dans la situation des paysans montagnards qui voient partir du barrage l'énergie qui animera les usines lointaines, les eaux assagies qui fertiliseront la plaine, tandis qu'ils demeurent, eux, pardelà la masse inerte du lac aux eaux boueuses, dans le redoutable tête-à-tête avec les eaux dévastatrices de l'amont.

C'est pourquoi le cahier des charges ne peut pas tout régler. Je suppose qu'on sera conduit à des tarifs différenciés. Après tout, il n'y a pas de raison pour que les produits pétroliers ne soient pas meilleur marché là où ils sont produits que là où ils sont consommés. Il n'y a pas de raison pour que l'électricité soit vendue au même prix aux bornes du barrage et mille kilomètres plus loin. Il n' y a pas de raison pour que l'essence et l'électricité soient à peu près les deux seuls produits qui soient vendus à Paris moins cher qu'en province, alors que tous les autres produits — et il y a de bonnes raisons pour cela — subissent une marge de prix supplémentaire à Paris.

Sans aller aussi loin dans l'immédiat, je voudrais souligner combien il serait équitable, combien il serait nécessaire que des ouvrages aussi vastes que les grands barrages s'accompagnent d'un plan d'aménagement des régions intéressées.

C'est dans le cadre de tels plans d'aménagement que peuvent et doivent être prises les mesures susceptibles de tempérer, de corriger les bouleversements apportés, plus encore de maintenir une espérance à des régions qui n'en ont guère. A défaut de grandes industries, elles peuvent au moins prétendre aux petites activités; elles peuvent surtout trouver dans le tourisme et le climatisme une compensation. Encore faut-il que le barrage soit dans ce domaine un appoint et non un obstacle.

Voilà ce que je voulais souligner à l'attention de l'assemblée et du Gouvernement. Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner quelques indications sur la politique des tarifs dans le présent et dans l'avenir et aussi sur votre sentiment en ce qui concerne l'aménagement et l'industrialisation des régions où se découvrent des gisements d'énergie ou dans lesquelles s'érigent les grands barrages. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Duclos.

M. Jacques Duclos. Mesdames, messieurs, dans la discussion générale du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général du pays, je vais me permettre de présenter certaines observations. Peut-être serai-je amené à déborder parfois le cadre assez limité fixé dans le projet de loi mais c'est sur divers points des grands problèmes du développement économique de la France que j'entends m'expliquer.

Mes premières remarques se rapportent à la question des ressources énergétiques de la France qu'il importe, semble-t-il, de voir dans ses divers aspects. L'exposé des motifs du projet de loi dit notamment: Dans le secteur de l'énergie les dispositions du présent texte concernent exclusivement l'électricité; aussi les dispositions envisagées pour développer la production d'énergie électrique, hydraulique et la production d'énergie thermique doivent-elles être regardées de près. »

Cette importante question doit, à mon sens, être examinée en partant d'une préoccupation essentielle, à savoir la nécessité d'assurer l'indépendance énergétique de la France. Le projet de loi de programme tend à freiner l'équipement hydraulique au profit de l'équipement thermique. L'avantage donné à la production thermique d'électricité pourrait s'expliquer à première vue par le souci d'assurer l'utilisation à cet effet des ressources charbonnières dont la France dispose. Mais, dans cette affaire, d'autres considérations entrent en ligne de compte.

A la vérité, la réduction de la production hydraulique d'électricité, qui est cependant extrêmement avantageuse et a le mérite de reposer sur des ressources énergétiques nationales, tend à accentuer l'utilisation de produits pétroliers dans la production de l'électricité. Or, une telle orientation ne peut manquer de faire réfléchir ceux qui ont le souci d'assurer l'indépendance économique du pays. Notre pays est riche en houille blanche; il est riche en charbon et les historiens de l'avenir jugeront sévèrement les gouvernants qui ne font rien pour mettre en exploitation le bassin houiller du Jura. Cette carence est d'autant moins excusable que ce bassin recèle d'énormes quantités de charbon cokéfiable et qu'il pourrait permettre d'assurer la production énergétique de notre pays sans continuer à la faire dépendre de la fourniture du coke de la Ruhr.

On est en droit de redouter que l'orientation donnée à la production d'électricité ait pour conséquence de rendre la France toujours plus dépendante de l'étranger pour son approvisionnement énergétique. C'est ainsi que la revue *Energies* du 8 mai dernier a pu écrire que le Gouvernement français poursuit une politique énergétique dont il sait que le taux de couverture des besoins français en énergie par les ressources métropolitaines tombera de 75 p. 100 à 50 p. 100 dans quelques années. Et, tandis que la France est acheminée vers un état de choses où elle ne couvrira même pas la moitié de ses besoins énergétiques, les Etats-Unis couvrent leurs besoins dans la proportion de 99 p. 100, la Grande-Bretagne dans la proportion de 95 p. 100 et l'Allemagne occidentale dans la proportion de 93 p. 100.

Cette singulière politique poursuit les erreurs du passé et aggrave la dépendance de la France vis-à-vis de l'étranger en matière de ressources énergétiques. C'est dans une telle perspective qu'il convient d'examiner la politique visant à diminuer la production d'électricité d'origine hydraulique au profit des ressources d'énergie exigeant des produits importés. Les centrales thermiques sont alimentées en effet au fuel ou avec des grains ou des fines qui font ensuite défaut aux industries, lesquelles doivent les remplacer par des charbons allemands ou autres.

Pour donner plus de force à ma démonstration, je vous précise qu'en 1957, par exemple, les centrales thermiques — Electricité de France et régies — ont consommé 59 p. 100 de charbon français et 41 p. 100 de charbon étranger dont 36 p. 100 de provenance américaine. On comprend que les marchands de charbon américains soient favorables à l'augmentation de la production thermique d'électricité, c'est leur intérêt; mais, dans tout cela, que devient l'intérêt de la France?

L'utilisation du charbon américain et du charbon allemand payés fort cher est jugée préférable par certains à l'utilisation des réserves de houille blanche de nos montagnes, de l'eau de nos fleuves. Elle est jugée préférable aussi à l'utilisation de la force des marées comme cela était projeté avec l'usine marémotrice de la Rance. De toutes les études faites, il ressort que l'électricité produite par l'énergie des mers est d'un prix de revient nettement inférieur à celui de l'électricité d'origine thermique. C'est la fierté de la France d'avoir mis au point l'utilisation industrielle de l'énergie des marées. Il faut convenir que la réalisation d'un tel projet ferait beaucoup plus pour le prestige mondial de la France que bien des bavardages officiels. Mais nos gouvernants renoncent à ce plan et, de ce fait, à la priorité que la France détient dans un domaine aussi important.

Pour ce qui est du charbon français, il est sérieusement concurrencé en France même par des importations de charbon américain.

En résumé, la primauté donnée à la production thermique d'électricité dans les conditions où elle est envisagée constitue un non sens du point de vue du prix de revient et une grave atteinte à l'intérêt national.

Puisque je parle du prix de revient du courant électrique, je veux souligner un aspect scandaleux du fonctionnement d'Electricité de France. Chacun sait que nous, communistes, avons joué au lendemain de la libération un rôle non négligeable dans l'action générale entreprise pour assurer la nationalisation de l'industrie électrique et d'autres. Nous n'avons jamais considéré pour autant la nationalisation des monopoles de fait comme des mesures de caractère socialiste mais tout simplement comme des mesures démocratiques susceptibles de contribuer à préserver l'Etat des empiètements de ces monopoles.

Or, depuis de trop longues années les entreprises nationalisées, au lieu de servir exclusivement l'intérêt du pays, servent les intérêts privés et avec le régime actuel cette tendance s'est encore accentuée.

Je ne veux prendre qu'un exemple pour en faire la démonstration. Au sein du fameux comité des experts présidé par M. Jacques Rueff, ce comité qui fixa les grandes lignes de la

politique d'austérité imposée au pays, il y avait un certain M. Raoul de Vitry d'Avaucourt. Ce monsieur Raoul de Vitry d'Avaucourt est l'un des principaux dirigeants du trust Péchiney. Or, le trust Péchiney est alimenté en courant électrique à des prix inférieurs au prix de revient. Dans ces conditions, des entreprises nationales comme l'Electricité de France favorisent de grandes sociétés capitalistes dont elles contribuent à accroître les profits et les usagers domestiques ainsi que les usagers industriels non privilégiés font les frais de cette opération. Et que penser de la désignation de M. Raoul de Vitry d'Avaucourt comme membre du comité des experts ? Ne faut-il pas voir là l'expression d'une intervention plus cynique, plus ouverte, plus directe du monde des affaires, et de quelles affaires! dans la direction politique de notre pays. Je précise bien que ce personnage fut nommé en 1958 par le Gouvernement dont M. Michel Debré faisait partie en tant que garde des sceaux et dont certains « opposants » d'aujourd'hui étaient encore membres.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, elle consent elle aussi des tarifs privilégiés aux grandes sociétés capitalistes; dans ce domaine, et dans ce domaine seulement, car il n'est question ni des tarifs de voyageurs, ni des tarifs ordinaires des marchandises. L'indice des prix de transports consentis aux trusts par la Société nationale des chemins de fer français correspond à la moitié environ du taux général des prix que paye ladite Société nationale pour ses achats. Des centaines de milliards de cadeaux sont faits chaque année aux trusts industriels par le truchement des entreprises nationales et cela au détriment de la classe ouvrière et des masses populaires de notre pays.

On ne dit rien de tout cela dans le projet de loi de programme, on ne dit rien de ces faits qui mettent en évidence la réalité concrète du pouvoir détenu par les hommes du grand capital.

Quant à nous, nous ne tirons nullement de ces constatations une conclusion hostile aux nationalisations. Les conditions dans lesquelles sont réalisées les nationalisations et leur utilisation dépendent tout simplement de la nature et de l'orientation du Gouvernement.

Ceci étant dit et malgré qu'il ne soit question qu'indirectement du pétrole dans le projet de loi gouvernemental, je veux présenter aussi quelques observations au sujet de cette source d'énergie. Les milieux officiels ne cessent de vanter les richesses du Sahara et d'annoncer aux Français une sorte d'âge d'or qui va jaillir des sables sahariens.

Je veux faire observer tout d'abord qu'on ne saurait séparer les perspectives d'appropriation et d'exploitation des richesses du Sahara de l'avenir politique du continent africain et notamment de l'Algérie. On peut considérer en outre que l'installation au Sahara de sociétés américaines et autres ne manquera pas de poser de graves problèmes dans un avenir plus ou moins proche.

Comme je l'ai déjà dit au cours du débat sur l'Algérie, l'intérêt national commande de traiter directement avec le peuple algérien, maître des richesses de son sol, pour organiser en commun l'exploitation de ces richesses dans l'intérêt de la France et de l'Algérie. De plus, les richesses du Sahara ne doivent pas faire oublier celles de la France et nous considérons comme dommageable la politique qui, en raison de la publicité faite autour du « Far West » saharien, fait négliger la recherche et l'exploitation de ressources énergétiques en France même.

Des recherches pétrolières ont été confiées à des capitalistes étrangers, notamment aux capitalistes américains de l'Esso-Standard et il ne faut pas s'étonner si les résultats de ces recherches concordent toujours avec les intérêts des sociétés pétrolières étrangères intéressées.

Ces sociétés ont naturellement des amis dévoués en France. Le 25 juin dernier, j'ai rappelé ici même qu'Esso-Standard Incorporated était une filiale de la Standard-Oil et qu'à propos d'un contrat passé avec une compagnie étrangère pour la recherche et l'exploitation de pétrole au Sahara, M. Debré, sénateur à l'époque, avait été amené, dans une question écrite du 6 février 1958, à employer la formule de « menace pour l'indépendance économique et politique de la Nation ». Dans cette même question écrite, M. Michel Debré faisait également état de l'influence politique bien connue de la compagnie étrangère qu'il dénonçait et cette compagnie n'était autre que la Standard-Oil.

Ceci m'amène à constater: premièrement, que la Standard-Oil, par l'intermédiaire de sa filiale Esso-Standard, exploite le pétrole de Parentis;

Deuxièmement: qu'un ancien membre du conseil d'administration de la société Esso-Standard, filiale de la Standard-Oil, a été placé à la tête du conseil constitutionnel;

Troisièmement: qu'un autre membre du comité constitutionnel exerce les fonctions de directeur général d'une banque, laquelle est liée à la société Shell, intéressée aux recherches pétrolières du Sahara;

Quatrièmement: qu'un membre du comité des experts qui préconisa la politique d'austérité est également un des principaux dirigeants d'une autre banque, liée elle aussi à la société Shell.

De cette accumulation de faits se dégage une certaine odeur, une odeur de pétrole. Il s'agit là d'une intrusion caractérisée des milieux d'affaires dans la vie politique du pays. Et, du fait des liaisons existant entre les représentants de ces milieux d'affaires et les capitalistes étrangers, on peut craindre que les intérêts de la France ne soient pas toujours au premier plan dans les préoccupations de ces messieurs.

Une politique énergétique française conséquente devrait tendre, selon nous, à utiliser au maximum les ressources d'énergie existant dans notre pays, aussi bien l'énergie hydraulique que l'énergie de la mer et l'énergie thermique à base de charbon, de fuel ou de gaz naturel.

Mais il y a aussi l'énergie atomique, dont on ne saurait se désintéresser. Ce que prévoit le programme d'équipement économique général dans ce domaine est loin de correspondre aux exigences de la situation et aux possibilités existantes. La France devrait avoir l'ambition de tenir une place de premier ordre sur le plan de l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. Elle devrait se fixer la tâche d'agir systématiquement pour aboutir à l'interdiction des armements atomiques. Une telle position accroîtrait considérablement le prestige international de notre pays. Mais il semble que le Gouvernement subordonne tout et sacrifie tout à la bombe atomique. Or, la bombe atomique ne servira nullement la cause de l'indépendance française. Elle aboutira simplement à entraîner la France dans la course aux armements nucléaires. Des centaines de milliards seront ainsi dépensés au détriment du développement économique de la Nation.

Pourtant, dans le développement pacifique de l'énergie atomique, la France occupe déjà une place importante qui lui permettrait de réaliser rapidement de grands progrès si une autre politique était suivie.

Un Gouvernement ayant des vues d'avenir devrait avoir pour préoccupation le développement de la recherche scientifique. Or, depuis l'avènement du nouveau système — j'emploie ce terme parce que c'est celui qui convient — le taux d'augmentation du nombre des chercheurs est tombé, faute de crédits, à 4 p. 100 et c'est là le taux le plus faible enregistré depuis dix ans.

Cela juge une politique. A cela, il convient d'ajouter qu'en 1957, les chercheurs et les membres de l'enseignement supérieur avaient obtenu, après de multiples actions, une prime de 16 p. 100. Voilà que, depuis un an, on a remis en cause, d'abord le taux de cette prime, puis son volume.

En matière d'utilisation d'énergie atomique pour le développement économique de la France, il faudrait faire preuve d'audace. Or, en ce domaine comme en d'autres, le projet qui nous est soumis témoigne d'un inquiétant esprit de routine qui porte même la marque d'une certaine sclérose.

Je veux dire encore deux mots sur une lacune regrettable de la partie du programme d'équipement relative aux transports et communications. Dans le programme, rien n'est prévu pour le fonds routier et M. le rapporteur général nous a dit cet après-midi qu'on songe à le liquider. Pourtant, la France a un retard sérieux à rattraper. Nous sommes en retard en effet dans le domaine des autoroutes. Il est évident que d'importants travaux devraient être exécutés pour mettre le réseau routier en état de satisfaire aux besoins du pays, aux exigences de la situation. Les taxes sur l'essence rapportent quelque 700 milliards et ces 700 milliards sont utilisés à autre chose, alors qu'ils devraient être consacrés à l'entretien et à la modernisation des routes.

Ceci dit, je veux me permettre d'indiquer comment nous, communistes, nous envisageons le développement économique de notre pays. Le quinzième congrès de notre parti qui s'est tenu à la fin du mois de juin a adopté un programme de restauration et de rénovation de la démocratie française que nous soumettons à l'examen et à la discussion du peuple de France. Dans ce programme qui traite évidemment des questions relatives aux institutions de notre pays, nous accordons une place importante aux problèmes économiques. Nous pensons qu'en matière d'équipement il est indispensable d'assurer en premier lieu la mise en valeur de toutes les ressources énergétiques nationales, de développer l'industrie et en particulier des branches de production comme la machine-outil, l'électronique et l'aéronautique. Au sujet de l'industrie des machines je veux souligner l'anomalie qu'il y a dans le fait qu'un pays comme la France exporte de l'acier en même temps qu'il importe des machines qui pourraient être fabriquées chez nous avec cet acier.

Un collaborateur du centre de recherches et de documentation économique de Nancy a écrit à ce sujet: « Par son travail de spécialiste, l'étranger a obtenu 4.600.000 tonnes d'acier sans fournir aucune contre-partie en matière financière.

Ce même collaborateur de l'université de Nancy ajoute: « En traitant un huitième de notre acier brut exporté, nous aurions gagné près de 400 milliards. En traitant tout notre acier, nous aurions gagné près de 3.000 milliards. Il est facile de se persuader de l'intérêt national que présente cette solution.

Ces remarques sont parfaitement justes, mais les faits montrent que pour certains l'intérêt national passe après l'intérêt de classe, l'intérêt privé. Cependant, il serait possible de créer chez nous une puissante industrie nationale de transformation des métaux et de fabriquer des machines-outils. Il serait possible de la sorte d'ouvrir des débouchés, de donner du travail aux jeunes gens et aux jeunes filles qui dans les prochaines années vont être nombreux à en demander.

Mais une politique d'expansion économique exige à la fois l'élargissement du marché intérieur, c'est-à-dire le contraire de ce qui se fait actuellement, et l'extension des marchés extérieurs. Pour cela, il faut briser le carcan des interdictions d'exportation qui nous sont imposées par l'étranger et plus précisément par les Américains.

Soucieux de défendre l'intérêt national, notre parti préconise la nationalisation des monopoles de fait, c'est-à-dire de l'industrie atomique, de l'industrie du pétrole et du gaz naturel, des grandes entreprises sidérurgiques et chimiques, des grandes compagnies de navigation ainsi que des banques d'affaires et des compagnies d'assurances.

En ce qui concerne l'industrie du pétrole, la nationalisation rendrait à la France le pétrole exploité chez nous par l'Esso Standard, mais cela ne convient sans doute pas aux hommes de cette compagnie et de la puissante société mère, la Standard Oil.

Pour ce qui est de la nationalisation des grandes entreprises sidérurgiques, elle est pleinement justifiée. D'une part, on n'a pas oublié que les maîtres de forges, comme les grands patrons de l'industrie chimique, collaborèrent étroitement avec les hitlériens durant l'occupation. D'autre part, les investissements ont été faits dans la sidérurgie avec des fonds publics. Il est juste et normal que cette industrie d'importance décisive cesse d'être entre les mains de quelques hommes pour passer au service de la nation. Nous considérons, en outre, qu'il ne s'agit pas seulement de nationaliser les monopoles de fait, il faut aussi démocratiser la gestion des établissements et entreprises publics. Il s'agit là des charbonnages, de la S. N. C. F., de l'E. D. F., du Gaz de France, des diverses entreprises et banques nationalisées, du Crédit national et de la caisse des dépôts et consignations, etc.

A propos de la caisse des dépôts et consignations, je veux souligner en passant qu'il me paraît anormal de la voir utiliser des fonds, qui devraient être exclusivement destinés à la construction de logements, à la construction d'édifices religieux, alors que la caisse des dépôts et consignations n'a nullement à se mêler en quoi que ce soit d'un équipement de cet ordre.

Bien entendu, nous considérons comme nécessaire la suppression des tarifs privilégiés accordés aux trusts industriels par les entreprises nationales telles que l'Electricité de France, la Société nationale des chemins de fer français, etc. Par contre, nous pensons que des tarifs privilégiés devraient être accordés au secteur nationalisé, aux services publics, comme le métro, par exemple. A cela je veux ajouter que l'essor économique du pays suppose à tous les échelons de la vie économique le développement de l'initiative, du contrôle des travailleurs et de leurs organisations. Dans la pratique, cela signifie notamment le rétablissement des attributions économiques et sociales dévolues initialement aux comités d'entreprise et l'élargissement de ces attributions.

Cela dit, je veux signaler que, dans le projet de loi sur l'équipement économique général, on retrouve une conception analogue à celle qui s'est exprimée dans le plan d'équipement agricole qui a été rejeté par le Sénat. Dans ce plan d'équipement agricole, il n'y a rien pour l'électrification des campagnes, rien pour les adductions d'eau, rien pour la voirie rurale, rien pour l'habitat rural, c'est-à-dire rien pour les besoins des hommes, les besoins de ces hommes sans l'effort de qui il ne peut y avoir ni progrès, ni prospérité, ni grandeur nationale. De même, le projet d'équipement économique général ne dit pas un mot de l'équipement correspondant aux besoins de l'homme, notamment le logement. On me dira que cette question est traitée à part. C'est vrai, mais dans des conditions qui appellent d'ailleurs beaucoup de remarques. Ce qui demeure, c'est qu'on ne se soucie pas des besoins humains comme on devrait le faire.

Pour illustrer cette tendance générale de la politique économique du Gouvernement, je veux prendre deux exemples. Le premier de ces exemples a trait à l'alimentation en eau de la région parisienne. L'ordonnance n° 59-170 du 7 janvier dernier disait: « Est et demeure déclarée l'utilité publique des travaux relatifs à l'alimentation en eau de la région parisienne par le captage et l'adduction d'alluvions des vals de Loire, tels qu'ils étaient définis à l'article 1er du décret du 11 septembre 1931 ».

Comme on le sait, le captage des eaux des vals de Loire peut permettre d'assurer l'approvisionnement en eau de la région parisienne, tout en sauvegardant les légitimes intérêts des riverains de la Loire. A ce sujet, un conseiller général de la Seine, M. Serge Povinha, a déclaré récemment devant l'assemblée départementale: « Quand, le 7 janvier 1959, fut prise l'ordonnance reconnaissant d'utilité publique les travaux de cet ouvrage, cette ordonnance venant après le décret de 1931, nous aurions pu penser que nous avions enfin gagné la bataille de l'eau pure. Or, les déclarations faites par M. Bokanowski devant l'Assemblée nationale les 15 et 29 mai derniers remettent aux calendes grecques ce projet pourtant si minutieusement étudié ».

M. le secrétaire d'Etat a pu indiquer que le projet des vals de Loire était écarté parce qu'il coûterait 80 milliards, mais il n'a pas mis en cause son utilité. Va-t-on délibérément, pour 80 milliards, mettre en danger la vie de 6 millions d'habitants, alors qu'on n'hésite pas à dépenser des sommes, et de loin, plus énormes, pour jeter le deuil dans des familles algériennes et françaises.

Cherchant à déterminer ensuite les raisons qui avaient pu amener le Gouvernement à changer d'opinion sur un projet aussi important que celui des vals de Loire, le conseiller général déclara: « N'y aurait-il pas, à la base du revirement, une personnalité très influente au sein du Gouvernement, ayant des soucis électoraux qui s'opposent à la réalisation de ce projet ? »

M. Abel-Durand. Il n'y a pas qu'elle ! Il y en a d'autres, plus modestes.

M. Jacques Duclos. Ce n'est pas moi qui parle, mais un conseiller général de la Seine. Il poursuit: « Si l'on ajoute que cette personne est conseiller général d'Amboise, peut-être la réponse est-elle toute trouvée ? »

Je n'ajouterai rien à cette explication, si ce n'est pour dire que le projet relatif à l'alimentation en eau de la région parisienne aurait dû prendre place dans un programme d'équipement économique général.

M. Georges Marrane. Très bien !

M. Jacques Duclos. Je ne sais si, au cours de ce débat, on nous donnera quelques précisions à ce sujet; mais auparavant je veux indiquer qu'il ne s'agit nullement, dans notre esprit, d'opposer la solution des vals de Loire au projet de construction de barrages réservoirs de la Haute-Seine et de la Marne. Ce que nous voulons, c'est l'approvisionnement en eau de la région parisienne.

Le deuxième exemple se rapporte à la facilité avec laquelle on dépense des fonds dans certains domaines et au refus qu'on oppose à des dépenses d'intérêt vital.

Il s'agit de l'accroissement considérable et inquiétant des cas de poliomyélite en France. Le professeur Lépine, qui a mis au point le vaccin français destiné à combattre la poliomyélite, a récemment rappelé que « tous les pays voisins du nôtre, à l'exception de l'Espagne, pratiquent la vaccination gratuite ». Cette question de la vaccination gratuite a été posée en France, mais le ministre des finances s'est opposé à toute initiative de ce genre parce qu'elle entraînerait une dépense de 3 à 5 milliards de francs.

C'est à la suite de cette opposition ministérielle que le professeur Lépine a pu dire récemment, avec une amertume fort compréhensible — c'est le professeur Lépine qui parle —: « Quand je passe place de la Concorde, je vois surgir un immense échafaudage destiné à soutenir la tribune officielle pour le 14 juillet. Quiconque connaît le prix de ces sortes de travaux peut dire que cela représente le prix de vaccination de 100.000 enfants ».

Cette déclaration se passe de commentaires. Si l'on nous parle de grandeur, nous répondrons qu'il y a plus de grandeur nationale à sauver les enfants de France qu'à imiter l'Espagne de Franco. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Je veux maintenant présenter quelques observations au sujet de l'aviation civile.

Avec la création d'Europe Air, en mai dernier, Air France, société nationale, se trouve englobée dans une association comprenant trois sociétés privées: Alitalia, société italienne; Sabena, société belge; Lufthansa, société allemande. La K.L.M., société hollandaise, a refusé à s'intégrer à ce groupement. La position actuelle de ces sociétés associées dans l'exploitation du réseau aérien international qu'elles totalisent en dehors des

territoires des quatre pays intéressés est de 50 p. 100 pour Air France, 15 p. 100 pour la Lufthansa, 17, p. 100 pour la Sabena, et 17,50 p. 100 pour Alitalia.

Or, la perspective de répartition d'Europe Air va modifier ce rapport des forces dans des conditions telles que, pour l'avenir, la France ne desservira que 34 p. 100 du réseau aérien international, que l'Allemagne occidentale passera de 15 à 30 p. 100, la Belgique de 17,50 à 10 p. 100, et l'Italie de 17,50 à 26 p. 100. Je vous laisse le soin de juger et de réfléchir.

Ces lignes sont desservies par de longs courriers d'origine américaine, et, sur les 54 appareils ultra modernes commandés, 30 de ces appareils proviendront des Etats-Unis, et les 24 autres avions seront des *Caravelles*.

Mais, au sujet de *Caravelle*, qui est incontestablement un bel avion, un bon avion, tout dépend des crédits qui seront consacrés par le Gouvernement à sa fabrication et de la rapidité avec laquelle ils seront accordés.

Or, de l'aveu du président directeur général de Sud aviation, il y a des hésitations dans les milieux gouvernementaux.

Le 14 février dernier, dans un discours très officiel destiné aux ouvriers de Sud-Aviation, il était dit:

« Il sort de chez vous en exemplaires de plus en plus nombreux, la rapide, la sûre, la douce *Caravelle* qui s'en va par le ciel bientôt dans tous les pays du monde pour représenter la France. »

On aura du mal à nous expliquer que l'abandon à la Lufthansa d'une partie du réseau aérien international desservi par Air France va contribuer à rehausser le prestige international de notre pays.

Il est pénible d'être obligé de faire de telles constatations. A cela je veux ajouter que *Caravelle*, au lieu d'être propulsée par des moteurs français, est équipée avec des moteurs anglais Rolls-Royce.

Pendant ce temps, on liquide l'industrie française des moteurs. La S. N. E. C. M. A. a conclu un acord avec l'United Aircraft Corporation pour la construction en France de réacteurs Pratt and Whitney.

D'après des informations de presse, la S. N. E. C. M. A. s'apprêterait, en outre, à signer un contrat identique avec l'Aerojet General Corporation pour la construction d'un moteur fusée.

Toujours d'après la presse, à l'issue d'une récente réception, on demanda à M. Guillaumat si l'entrée de capitaux étrangers dans une société nationale était conforme aux statuts de celle-ci. A quoi le ministre des armées aurait répondu:

« Qu'importe! Il suffit d'une ordonnance pour régulariser la situation ». En attendant, les administrateurs américains de la S. N. E. C. M. A. ont déjà été désignés.

Quant à l'équipement électronique de *Caravelle*, il est américain. Or, une usine française spécialisée dans les études et la fabrication d'appareils électroniques pour avions et occupant 1.500 ouvriers a dû fermer ses portes en juillet de l'année dernière. Diverses fabrications d'avions sont abandonnées, et rien n'est fait pour entreprendre la construction d'avions plus modernes.

La licence d'un de ces avions arrivés en fin de fabrication, le *Nord-Atlas*, a été acheté par le groupe allemand Dornier-Messerschmidt qui va sans doute modifier cet appareil, et le construire en série. On peut dire que l'industrie aéronautique française est en état de crise très grave et l'on assiste, en quelque sorte, à la liquidation de cette industrie.

Dans ce domaine comme en beaucoup d'autres, les intérêts privés prennent le pas sur l'intérêt national.

Au lendemain de la Libération, l'industrie aéronautique était nationalisée dans la proportion de 90 p. 100; maintenant, elle ne l'est plus que dans la proportion de 50 p. 100. Auparavant, les usines privées ne pouvaient travailler que dans la mesure où les usines nationalisées leur passaient des commandes. Maintenant c'est le contraire qui se passe: les usines nationalisées dépendent et semblent être appelées à dépendre de plus en plus des usines privées.

Avec le plan de construction du *Mirage IV* qui va être équipé avec des réacteurs américains construits à la S. N. E. C. M. A., on peut prévoir une « dénationalisation » encore plus accentuée de l'industrie aéronautique. Cela ne déplaira sans doute pas à un politicien bien connu, qui cumule les activités de parlementaire, de constructeur d'avions, de banquier, de directeur de journaux, etc.

Et que deviennent dans tout cela les travailleurs de l'aéronautique ? Depuis le début de 1958, une compression de 8.000 personnes a été opérée dans l'industrie aéronautique. Sur ces 8.000 travailleurs, en général très qualifiés, 4.000 ont été licenciés et 4.000 sont partis en raison de l'insécurité de l'emploi et de l'insuffisance des salaires.

Il est question, en ce moment, de fermer l'usine Morane-Saulnier, de Puteaux. Si cela se fait, 600 travailleurs seront réduits au chômage.

On dit que cette fermeture serait motivée par le transfert de fabrication à l'usine Morane, d'Ossun-Loney, dans les Hautes-Pyrénées, mais des bruits circulent aussi sur une éventuelle fermeture de cette usine.

Cela explique pourquoi les ouvriers de l'usine Morane-Saulnier, réunis le 10 juillet, ont demandé aux parlementaires d'intervenir et d'alerter « l'opinion publique afin que l'industrie aéronautique française conserve son potentiel industriel et humain et que soit étudié rapidement un large programme d'expansion et d'utilisation par lequel la priorité serait reconnue au matériel aéronautique français ».

Ainsi, ces travailleurs ont une vue plus concrète et plus exacte des véritables intérêts nationaux que certains milieux officiels.

Telle est la situation douloureuse de l'industrie aéronautique française, avec le chômage et la misère en perspective pour les travailleurs de cette industrie.

A propos du fonctionnement de l'aviation civile, je veux faire observer qu'on néglige le fonctionnement des liaisons aériennes nationales à courte et moyenne distances, alors qu'il serait nécessaire d'en faire un véritable service public.

Au surplus, les conditions de travail du personnel sont très dures. Les cadences de travail sont très élevées, notamment dans les bureaux centraux de télécommunications et ceux des contrôles régionaux, à tel point que les chefs de service éprouvent de grandes difficultés à établir des tours de service normaux en raison des maladies.

Il est question, en outre, d'introduire des procédés d'automation dans les bureaux de télécommunications, et d'équiper les centres de contrôle de la circulation aérienne de calculatrices électroniques. Cela inquiète les travailleurs de l'aviation civile, de même que cette automation qui va être introduite dans les P. T. T. provoque des inquiétudes de même nature.

Je dis très nettement que nous ne sommes pas de ceux qui combattent le progrès, au contraire. Nous considérons que l'avenir est à l'automation mais une telle perspective pose des problèmes sociaux à propos desquels je voudrais présenter quelques observations.

Je veux tout d'abord évoquer, à ce sujet, la grève qui vient d'être déclenchée par les sidérurgistes américains. Cette grève est motivée par le refus du patronat d'accorder une augmentation de salaires, c'est vrai, mais, de plus, les syndicats ouvriers s'opposent à une modification des méthodes de travail qui permettrait à la direction des aciéries d'automatiser la production, de réduire ainsi le prix de revient et de diminuer les effectifs.

Une telle perspective inquiète à juste titre les ouvriers. Parmi les clauses nouvelles proposées par le syndicat, figure une garantie d'emploi en cas de licenciement provoqué par l'introduction d'équipements électroniques.

Il est compréhensible que la crainte du chômage consécutif au développement de l'automation préoccupe aussi les ouvriers français pour qui un tel problème se pose.

Je me propose d'examiner cette question dans certains de ses aspects qui, généralement, sont passés sous silence.

Le secrétaire général de notre parti a dit dans son rapport à notre XV° congrès:

« Le prodigieux développement technique de notre époque, caractérisé par l'établissement de systèmes entièrement automatiques, devrait, en libérant la main-d'œuvre, marquer le début d'un gigantesque progrès de l'humanité. Mais, dans les conditions de l'économie capitaliste, au lieu de diminuer le temps de travail de chacun, l'automation diminue le nombre des travailleurs. Elle signifie une extension de l'armée de réserve industrielle, le chômage pour une masse d'ouvriers et d'employés ».

Le développement de l'automation a été prévu depuis longtemps et, dans son célèbre ouvrage *Le Capital*, Karl Marx envisageait déjà la réalisation d'un système automatique de machines qui « accomplit tous les mouvements nécessaires à la transformation des matériaux bruts sans le concours de l'homme et qui n'a besoin que d'être contrôlé par l'ouvrier ».

Mais si une économie, ayant pour objectif d'assurer la production en quantités sans cesse accrues pour satisfaire les besoins des hommes, peut envisager le développement de l'automation avec autant de satisfaction que de sérénité, il ne saurait en être de même pour une économie fondée sur la recherche du profit capitaliste.

En 1955, on a étudié à Chicago douze productions automatiques dans différentes branches et on a établi que l'automatisation a pour résultat une réduction de 62 p. 100 de la main-d'œuvre. Et, depuis 1955, des développements nouveaux sont intervenus dans l'automation.

Les ouvriers demeurant occupés dans de telles conditions sont astreints à un rythme de travail exténuant déterminé par la machine avec tout ce que cela comporte d'usure nerveuse,

Et les travailleurs rejetés de la production ne disposent plus que de revenus extrêmement réduits provenant de secours de chômage ou allocations diverses et, de ce fait, ils ne constituent plus une clientèle solvable. Leur consommation diminue et il s'ensuit un amenuisement du marché au moment même où, par suite de l'automation, la production accrue exige de nouveaux débouchés.

Ce sont là des contradictions inhérentes au système de production capitaliste. Cependant, sous l'aiguillon d'une concurrence d'autant plus féroce que les marchés ouverts aux capitalistes à l'échelle mondiale se rétrécissent, comme la fameuse peau de chagrin de Balzac, les grandes entreprises capitalistes ne peuvent ni renoncer à l'automation de la production, ni la développer pleinement.

Chaque pas en avant dans la voie de l'automation en régime capitaliste montre la fragilité des thèses relatives au « plein emploi » et contribue à aggraver les contradictions qui caractérisent la production capitaliste avec l'anarchie qui en résulte.

A la vérité, la grève des sidérurgistes américains contre l'automation met en lumière un mal incurable dont souffre le système de production capitaliste.

Ce système de production qui a été dans sa période ascendante un facteur de développement des forces productives est maintenant un obstacle au développement de ces forces; et c'est cela qui le condamne à terme dans la vaste compétition économique du monde moderne.

Aucun de ces problèmes, qui intéresse un pays comme le nôtre et dont les travailleurs se préoccupent, n'est évoqué dans le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général dont le contenu ne correspond d'ailleurs nullement au titre. Ce projet porte en outre la marque de l'indifférence en ce qui concerne les besoins humains.

Enfin, ce projet de 22 lignes en tout, ne constitue en définitive qu'une déclaration d'intention du Gouvernement. En substance on nous demande d'approuver un programme dont on ne sait même pas s'il sera réalisé demain.

C'est à une caricature de travail parlementaire que nous assistons et je ne surprendrai personne en disant que le groupe communiste ne votera pas ce projet qui tourne le dos à une véritable politique de grandeur nationale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Raymond Pinchard.

M. Raymond Pinchard. Monsieur le président, messieurs les ministres, après le discours très bref que nous venons d'entendre, tout au long duquel l'orateur ne s'est pas écarté un seul instant du sujet, vous me permettrez, mes chers collègues, de poursuivre pendant quelques instants sur un mode badin.

Depuis que la terre est ronde, nous a dit, cet après-midi, le ministre des travaux publics, les verticales, pour les problèmes posés par l'aviation rapide à haute altitude, les verticales, dis-je, — ou nous a-t-il dit — ne sont plus parallèles. En disant ceci, il nous a donné l'impression que, se plaçant très haut et bien au-dessus de ce projet de loi de programme, qui, au même titre que ceux qui l'ont précédé, nous apparaît, comme à lui-même, un peu trop terre à terre, il voyait très loin en matière de navigation aérienne.

Il peut, certes, paraître normal qu'au niveau généralement beaucoup plus bas des voies navigables sur lesquelles circulent des péniches à vitesse très réduite, M. le ministre des travaux publics ne voit pas aussi loin. Mais la même spéculation géométrique que celle à laquelle il s'est élégamment livré doit lui faire admettre que deux points suffisamment éloignés l'un de l'autre — et notre rapporteur général ne me démentira pas — les horizontales que sont les plans d'eau, toujours dans l'hypothèse dans laquelle se plaçait M. le ministre des travaux publics que la terre est ronde, ne sont pas non plus des parallèles.

Mon intervention sur un objectif précis et très limité, qui n'a d'ailleurs pas été envisagé dans le projet de loi de programme, n'a pas d'autre but que de demander à M. le ministre de voir aussi loin sur le plan horizontal des voies navigables que dans le domaine de la navigation aérienne sur le plan vertical.

Après cet exorde un peu plaisant et qui m'a un peu distrait du long discours de notre collègue M. Jacques Duclos, j'espère que l'esprit géométrique de M. le ministre des travaux publics lui permettra de me pardonner et j'aborde immédiatement mon sujet.

Le projet de loi de programme en discussion prévoit un crédit d'engagements ou plus exactement un crédit d'intention de 29.400 millions, répartis sur les trois années 1960, 1961 et 1962, pour l'amélioration des voies navigables françaises.

A ce crédit pourraient venir s'ajouter 21.800 millions — et non 23 millions comme il est indiqué, je crois dans l'exposé des motifs — 21.800 millions attendus des fonds de concours, dont 21.100 millions à venir des emprunts gagés sur les péages, conformément aux dispositions de la loi Morice du 9 avril 1953.

Comparés aux autorisations de programme des années 1958 et 1959, ces chiffres marquent un progrès incontestable. En revanche, en regard des 159 milliards qui avaient été reconnus nécessaires au troisième plan de modernisation de 1956, dont 104.800 millions en première urgence, ces crédits d'intention apparaissent encore bien modestes, d'autant qu'il paraît peu probable que la profession batelière soit en mesure de supporter les droits de péage susceptibles de gager les 21.100 millions d'emprunts envisagés.

Mais, comme nous l'a indiqué M. le ministre des travaux publics dans l'exposé des motifs, ce dernier programme n'est que l'amorce d'un plan cohérent — du moins nous voulons le penser — substituant à ces aménagements quelque peu désordonnés pratiqués dans le passé, une politique de réalisations progressives répondant aux impératifs généraux de notre économie, à la nécessité de liaisons fluviales mieux assurées entre les grandes régions industrielles françaises, à l'ouverture du Marché commun, enfin, au développement du commerce international.

C'est dans ces perspectives, insuffisamment définies, certes, mais tout de même assez rassurantes pour l'avenir, que nous approuverons le programme qui nous est présenté, mais beaucoup en raison des tendances qui s'y manifestent que des réalisations qu'il envisage sur les années 1960, 1961, 1962.

Nous nous réjouissons, cela va de soi, des opérations prévues sur les voies navigables du Nord, en ce qui concerne notamment l'aménagement à grand gabarit du canal de Dunkerque à Valenciennes et, surtout, l'achèvement du canal du Nord.

Il semble, d'autre part — je dis bien: il semble — que la mise en route du barrage de Pierre-Bénite, qui doit assurer la liaison continue du Rhône à la Saône, soit prévue sur les crédits du paragraphe 7.

J'aimerais cependant que M. le ministre des travaux publics vienne nous le confirmer. Je veux croire également que cet ouvrage sera conçu comme l'amorce de cette grande voie d'eau Moselle-Saône et Rhône indispensable pour relier notre bassin lorrain et ses industries lourdes (charbonnages et sidérurgie) aux zones industrielles de Lyon et de Marseille en plein développement, en desservant au passage des centres aussi intéressants que ceux de Dijon et de Chalon-sur-Saône.

Il n'y aura pas en effet dans l'avenir de nouvelle expansion possible pour des régions qui ne seraient pas assurées de liaisons directes et à des prix raisonnables avec celles qui détiennent les ressources de base. Il n'y aura pas davantage d'aménagement rationnel du territoire si les zones sous-industrialisées, dont l'équipement est à l'étude, ne sont pas reliées convenablement par route, par fer et par eau, avec les grands pôles industriels du pays.

La réalisation de la voie d'eau Moselle-Saône-Rhône qu'avec tous mes collègues du bassin lorrain j'appelle de mes vœux doit à la fois assurer le développement harmonieux de toutes les possibilités de ce grand bassin lorrain et restructurer par ailleurs l'économie d'un bon quart de notre pays autour de cette épine dorsale que constitue le sillon rhodanien et son prolongement naturel vers la Saône, la Moselle et le Rhin.

Je sais bien, messieurs les ministres, que vous avez désigné un commissaire du Gouvernement pour étudier ce projet dont je ne fais qu'esquisser aujourd'hui les grandes lignes simplement pour prendre date.

Je souhaite qu'il soit pris rapidement en considération.

Les chambres de commerce de Nancy et de Metz, anticipant sur la politique du Gouvernement, ont procédé depuis plus de deux ans à l'étude de cette grande voie d'eau, sous son double aspect économique et technique. Cette étude, déjà très poussée, permet de conclure à l'immense intérêt qu'il présente aussi bien pour l'avenir économique du bassin lorrain que pour les régions desservies par cet axe, et pour le développement du port de Marseille.

On peut affirmer, dès maintenant, que 8 à 10 millions de tonnes de produits divers circuleraient sur cette voie qui contribuerait grandement à renforcer l'unité économique de l'Est de la France et assurerait entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Eurafrique, une liaison qui s'imposera à bref délai.

Un regard sur la carte fait ressortir, en effet, le caractère européen de cet axe fluvial qui relierait Marseille à Rotterdam en traversant les deux grands complexes sidérurgique et charbonnier de la Lorraine et de la Ruhr. C'est donc à un gabarit européen de 1.350 tonnes que doit être aménagée cette grande voie d'eau.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir vous pencher sur ce projet qui peut paraître ambitieux mais qui, du point de vue technique, ne présente aucune difficulté sérieuse et qui reste à l'échelle des travaux beaucoup plus importants,

exécutés dans d'autres pays. Il est essentiel, tant pour l'économie lorraine que pour l'économie nationale. Je me permets d'insister pour que vous lui réserviez une place de choix dans les prochains programmes.

C'est une grande œuvre française et européenne que nous nous devons de réaliser dans le plus proche avenir. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat a décidé, sur proposition de la conférence des présidents, de réserver quatre séances à la discussion du projet sur l'équipement économique générale.

Dans ces conditions, certains orateurs ont, fort légitimement, pris leurs dispositions pour n'intervenir que demain mardi dans la discussion générale.

Je vous propose donc de renvoyer à demain après-midi la suite de cette discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 10 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici donc quel serait l'ordre du jour du mardi 21 juillet 1959.

A neuf heures et demie, première séance publique:

Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Ludovic Tron demande à M. le Premier ministre s'il est exact que, comme certains journaux l'ont annoncé, le Gouvernement envisage une session extraordinaire du Parlement au cours du mois d'août. Il lui demande si, plutôt que de recourir à des errements si fortement dénoncés, il n'eût pas été préférable d'alimenter plus judicieusement l'ordre du jour de la session ordinaire et de donner plus d'efficacité aux travaux, notamment par une collaboration mieux établie entre le Gouvernement et le Parlement (n° 49).

II. — M. Jean Bertaud attire l'attention de M. le Premier ministre sur certaines hausses récentes de nature à alourdir le coût de la vie. Il se permet de souligner que la solidarité de l'ensemble de la population à l'égard de l'action gouvernementale, solidarité entraînant chez les plus modestes un sacrifice quotidien portant souvent sur l'essentiel, rend souhaitable que le Gouvernement précise le plus souvent possible et au fur et à mesure: l'ampleur exacte des hausses les plus récentes, particulièrement de celles touchant directement au budget quotidien des foyers; dans quelle mesure le Gouvernement possède le contrôle de ces hausses et en prévoit les limites; si telle résorption est d'ores et déjà prévue et dans quels délais. Il estime que ces mises au point, dont il attend la première de l'obligeance de M. le Premier ministre, auront le double avantage d'encourager les partisans sincères de l'assainissement en cours et de décourager ceux qui amplifient les difficultés à des fins intéressées (n° 50).

III. — M. Bernard Lafay expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre qu'au dire des techniciens, la composition du pétrole en provenance des gisements sahariens pose certains problèmes relatifs à son raffinage et à sa commercialisation. Il le prie, dans cette préoccupation, de vouloir bien faire connaître les éléments essentiels du bilan de la recherche et de l'exploitation, de leurs résultats présents et de leurs perspectives d'avenir. Il lui demande, en outre, de vouloir bien préciser: 1° si l'équipement des raffineries françaises de pétroles, tel qu'il est, ou au prix de modifications techniquement aisées, permettra, dans les années à venir de traiter la totalité du pétrole en provenance du Sahara; 2° si les services compétents ont envisagé les dispositions permettant de couvrir progressivement les besoins de l'économie de la République et de la Communauté en produits pétroliers, des diverses catégories, de provenance saharienne, compte tenu de la composition particulière des pétroles bruts des régions d'Edjelé et d'Hassi-Messaoud; 3° si une nouvelle politique des carburants doit être prévue dont les incidences sur l'industrie automobile peuvent être importantes, ou si la production saharienne peut être adaptée aux fabrications actuelles, en particulier aux moteurs fonctionnant au gas-oil (n° 36).

IV. — M. Bernard Lafay prie M. le ministre délégué auprès du Premier ministre de vouloir bien faire connaître la part exacte: 1° de l'Etat; 2° des sociétés françaises, quel que soit leur statut juridique; 3° des sociétés étrangères, dans le total des capitaux sociaux des entreprises qui se consacrent à la recherche et à l'exploitation des gisements de pétrole ou de gaz naturels du Sahara, y compris le transport des produits, et, en particulier, de tenir compte des participations en capital de sociétés étrangères dans les sociétés françaises et réciproquement, comme des participations en capital de l'Etat dans les sociétés françaises, de manière à avoir une vue exacte de la répartition en capital des intérêts publics, des intérêts privés français et des intérêts étrangers dans la mise en valeur des pétroles sahariens. Les éléments accessibles au public en ce domaine manquent en effet de précision, soit parce qu'ils négligent les imbrications mutuelles des sociétés, soit parce qu'ils se bornent à fournir des pourcentages en permis octroyés, fonds investis annuellement, etc. Par ailleurs, il lui demande si les démarches effectuées par certaines entreprises étrangères pour augmenter leur participation en capital dans les sociétés de recherches et d'exploitation du pétrole saharien ne risquent pas, au cas où elles aboutiraient, d'affaiblir le contrôle légitime de l'Etat sur la production pétrolière nationale (n° 37).

V. — M. Bernard Lafay demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre si, dans les perspectives d'exploitation du pétrole et des autres richesses naturelles du Sahara au cours des années futures, toutes dispositions juridiques, administratives et techniques sont prévues pour que les résultats de cette exploitation s'inscrivent totalement au positif de la balance des payements extérieurs, sous la forme de la diminution progressive de nos achats en devises fortes, comme sous celle de l'augmentation de nos recettes en devises étrangères; en particulier, si certaines conventions internationales privées relatives à la commercialisation des produits pétroliers ne présentent aucun risque de faire payer à la France, en dollars ou en livres sterling, au moins les frais de raffinage et de distribution d'une partie du pétrole brut en provenance des départements sahariens (n° 38).

VI. — M. Bernard Lafay expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre que le chef de l'Etat tunisien a pris à plusieurs reprises des positions officielles ou publiques qui constituent de regrettables interventions dans les affaires intérieures de la France, en particulier dans celles des départements d'Algérie et du Sahara. Ces déclarations ont un caractère non seulement offensant, mais inquiétant. Dans l'une d'entre elles, celui-ci ne cache pas son intention d'utiliser comme moyen de pression sur la France, en vue de régler le problème algérien, le passage sur le territoire tunisien de pipe-lines pétroliers allant d'Algérie à la Côte de Gabès. Dans ces conditions, il lui demande: 1° quel dispositif de sécurité est prévu pour assurer la protection du pipe-line aboutissant au golfe de Gabès et qui assurera l'écoulement du pétrole d'Edjelé jusqu'à un maximum de 14 millions de tonnes; 2° s'il est possible de faire confiance en l'espèce au Gouvernement de la République tunisienne dont les forces régulières ne paraissent avoir ni la possibilité, ni surtout l'intention de désarmer les éléments de l'A. L. N. stationnés sur son territoire; 3° s'il ne considère pas que la mise hors service éventuelle de ce pipe-line par les rebelles agissant en Tunisie ne nuirait pas gravement, non seulement aux intérêts, mais aussi au prestige de la France en Afrique du Nord; 4° si, les accords concernant ce pipe-line ayant été passés entre une société privée et le Gouvernement tunisien, le Gouvernement français dispose des moyens de les modifier ou de les dénoncer en cas d'aggravation de l'attitude inamicale du chef de l'Etat tunisien; 5° si toutes dispositions techniques sont prises ou prévues pour que le pétrole de la zone d'Edjelé puisse, le cas échéant, être écoulé par raccordement au pipe-line Haoud el Hamra-Bougie (n° 39).

VII. — M. Jacques Duclos expose à M. le Premier ministre qu'à propos d'un ouvrage récemment saisi, il a été dit officiellement « que ce livre constitue une affabulation totale », alors que ce même ouvrage a été présenté non moins officiellement dans des termes infirmant cette assertion. Il lui demande d'indiquer les faits sur lesquels il s'est basé pour parlé « d'affabulation totale » (n° 40).

(Question transmise à M. le ministre de l'intérieur.)

VIII. — M. Michel Kauffmann demande à M. le ministre de l'agriculture quels sont les objectifs de la politique agricole du Gouvernement qui permettront de diminuer la disparité actuelle entre les revenus argicoles et les revenus de l'industrie, à investissement et travail égal, et les mesures d'organisation des marchés intérieurs qu'il compte prendre pour améliorer les circuits de distribution des produits agricoles dont les marges de commercialisation sont abusives (n° 30).

IX. — M. Martial Brousse expose à M. le ministre de l'agriculture: que la loi du 24 mai 1946 a prévu l'octroi de prêts à caractéristique spéciale aux jeunes agriculteurs; que le montant de ces prêts fixé d'abord à 350.000 francs a été successivement porté à 700.000, puis à 1.200.000 francs; que beaucoup de jeunes agriculteurs ne peuvent obtenir ces prêts d'installation qu'avec des retards de dix-huit mois à deux ans. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que la caisse nationale de crédit agricole, les caisses régionales disposent de crédits suffi-

sants afin que les jeunes agriculteurs puissent bénéficier des prêts prévus par la loi du 24 mai 1946 dans un délai raisonnable ne dépassant pas trois ou quatre mois (n° 42).

X. — M. Victor Golvan demande à M. le ministre de l'agriculture quelles mesures il compte prendre: 1° pour supprimer les quelques foyers de fièvre aphteuse qui existent en France; 2° pour combattre une éventuelle recrudescence de la maladie (n° 45).

XI. — M. Yves Estève expose à M. le ministre de l'agriculture qu'une réglementation sévère s'impose pour dépister la tuberculose bovine et éviter la contagion; que la loi n° 56-786 du 4 août 1956 a marqué un sérieux progrès dans la prophylaxie de cette maladie et dans le contrôle de la salubrité des viandes, mais que la rédaction du paragraphe 2 de l'article 1er de cette loi ne permet pas aux pouvoirs publics d'exercer sur les animaux reconnus tuberculeux, lors d'une vente, la surveillance qui s'impose; qu'il serait opportun d'exiger que les animaux soient marqués par le vétérinaire qui aura constaté l'existence des signes cliniques ou la réaction positive à l'épreuve de la tuberculine; l'article 34 de la Constitution paraissant avoir fait sortir cette matière du domaine de la loi, il lui demande s'il envisage de prendre par la voie réglementaire la disposition recommandée (n° 48).

XII. — M. Pierre Marcilhacy demande à M. le ministre de l'agriculture s'il n'est pas possible de modifier la formule par laquelle est accordée aux communes une subvention pour la construction de leurs réseaux d'adduction d'eau. En effet, dans les départements qui ne disposent que de rares points d'eau, le taux de subvention déterminé par le facteur T. C., lui-même proportionnel à la charge caractéristique, oblige les syndicats d'adduction à fixer à un prix très élevé le coût de l'eau distribuée. L'uniformisation progressive du prix de l'eau dans les secteurs ruraux de la France, paraît, en définitive, éminemment souhaitable (n° 43).

XIII. — M. Pierre Marcilhacy demande à M. le ministre des travaux publics et des transports s'il ne lui est pas possible de prendre d'urgence les mesures réglementaires rendant obligatoire le port d'une coiffure protectrice pour les usagers des véhicules à moteur à deux roues (n° 34).

XIV. — M. Maurice Carrier expose à M. le Premier ministre que le *Journal officiel* de la République française du 7 août 1956, n° 182, a publié la loi n° 56-782 du 4 août 1956, relative aux conditions du reclassement des fonctionnaires et agents français des administrations et services publics du Maroc et de la Tunisie. L'article 2 de cette loi précise dans quelles conditions l'Etat français accorde sa garantie aux retraités des agents de la Société nationale des chemins de fer tunisiens (ex-C. E. T.) et du chemin de fer de la Compagnie des phosphates de Gafsa (C. F. T.). Un projet de décret pris en application de cet article II et fixant les modalités de cette garantie a été élaboré par M. le ministre des affaires étrangères. Il donne satisfaction aux intéressés, mais le retard apporté à sa parution est imputable aux modalités financières d'application et les cheminots retraités sont émus par cette situation qui leur est préjudiciable. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il est dans les intentions du Gouvernement de faire bénéficier les intéressés des dispositions du projet de décret élaboré par M. le ministre des affaires étrangères (n° 52).

(Question transmise à M. le ministre des travaux publics et des transports.)

XV. — M. André Armengaud expose à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques que certaines organisations commerciales existant dans le secteur de l'épicerie et vendant aux consommateurs les produits aux « prix usine » majorés de 8 p. 100 en moyenne, se voient opposer des refus de vente par des grandes entreprises françaises ou des filiales d'entreprises étrangères de réputation internationale. Il lui demande si cette pratique ne devrait pas être assimilée à la pratique des prix illicites par l'article 37 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 modifiée par le décret n° 58-545 du 24 juin 1958 (n° 35).

XVI. — M. André Fosset expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'une vive émotion s'est emparée des parents d'élèves de certains centres d'apprentissage à l'annonce faite par les directeurs de ces centres d'une décision de fermeture immédiate. Cette décision serait, aux termes de la notification des directeurs aux parents d'élèves, rendue inévitable par une réduction de 40 p. 100 des crédits de fonctionnement des ateliers. Il lui demande de vouloir bien lui faire connaître: 1° les conditions dans lesquelles est intervenue, en cours d'année, la réduction de crédits à laquelle il est fait allusion, ainsi que les motifs qui la justifient et les conséquences exactes qu'elle peut avoir sur le fonctionnement des centres d'apprentissage; 2° les dispositions que le Gouvernement compte devoir prendre pour que soient donnés aux centres d'apprentissage les moyens d'effectuer, à la date du 15 septembre, leur réouverture et d'assurer dans des conditions normales leur fonctionnement afin de permettre à leurs élèves de poursuivre convenablement leur apprentissage jusqu'à l'obtention de leur certificat d'aptitude professionnelle (n° 47).

XVII. — M. Edouard Bonnefous demande à M. le ministre de la construction quelles mesures il compte prendre pour sauvegarder les espaces verts, les sites et les paysages de Seine-et-Oise menacés par l'extension des zones d'urbanisation. Il lui demande, en outre, s'il envisage de prendre des mesures de développement et d'aménagement de ces espaces verts dans le cadre du plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (n° 44).

XVIII. — Mme Marie-Hélène Cardot expose à M. le ministre de la justice que les dispositions de l'article 15 du décret du 22 décembre 1958 autorisent les avoués près les tribunaux de première instance domiciliés dans une commune où n'a pas été créé un tribunal de grande instance, à conserver leur résidence actuelle, et lui demande s'il n'envisage pas de faire bénéficier de ces dispositions les successeurs des titulaires actuels (n° 51).

A seize heures, deuxième séance publique:

Scrutins pour l'élection:

1° D'un membre de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (art. 22 du décret n° 47-1593 du 23 août 1947);

2° D'un membre du comité supérieur de l'enseignement maritime (arrêté du 5 mars 1954 modifié les 17 mai 1954 et 4 juillet 1955);

3° D'un membre du conseil supérieur des infirmières et infirmiers (décret n° 51-243 du 28 février 1951, modifié par le décret n° 56-946 du 17 septembre 1956);

4° D'un membre de la commission nationale des maisons familiales de vacances (arrêté du 26 février 1954).

(Ces scrutins auront lieu simultanément pendant la séance publique dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement du Sénat. Ils seront ouverts pendant une heure.)

Suite de la discussion du projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'équipement économique général. (N°s 126 et 140 [1958-1959]. — MM. Marcel Pellenc, rapporteur général, Gustave Alric, Antoine Courrière, Roger Lachèvre, Yvon Coudé du Foresto et Bernard Chochoy, rapporteurs de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, et n° 141 [1958-1959]. Avis de la commission des affaires économiques et du plan. — MM. Henri Cornat, Auguste Pinton, Joseph Yvon et Joseph Beaujannot, rapporteurs.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quinze minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 30 juin 1959.

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 1959

Page 370, 2e colonne, 25e et 16e ligne avant la fin:

Au lieu de: « Comité directeur du fonds... »,

Lire: « Conseil de direction du fonds ».

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 7 juillet 1959.

SERVICE DU MATÉRIEL DE L'ARMÉE DE TERRE

Page 423, 1re colonne, article 2 (b, § 1°):

Au lieu de: « 1° Dans les conditions de la loi modifiée du 14 avril 1832, article 4 (1° à 4°) »,

Lire: « 1° Dans les conditions de la loi modifiée du 14 avril 1832, article 4 (1° et 4°) ».

Organismes extraparlementaires.

Dans sa séance du lundi 20 juillet 1959, le Sénat a élu:

1° MM. Raymond de Wazieres et Martial Brousse membres de la commission supérieure des prestations familiales agricoles (décret modifié du 18 août 1938);

2° MM. Victor Golvan et Michel Kauffmann membres de la commission consultative des assurances sociales agricoles (décret n° 50-1226 du 21 septembre 1950);

3° Mme Marie-Hélène Cardot membre du conseil supérieur du service social (décret n° 50-415 du 4 avril 1950 modifié par le décret n° 57-113 du 4 octobre 1957);

4° M. Louis Roy membre de la commission spéciale de classement aux emplois réservés de médecins, pharmaciens, chirurgiens, dentistes ou vétérinaires (art. L. 446 du code des pensions militaires d'invalidité).

Décès d'un sénateur.

M. le président du Sénat a le regret de porter à la connaissance de Mmes et MM. les sénateurs qu'il a été avisé du décès de M. André Boutemy, sénateur de Seine-et-Marne, survenu le 15 juillet 1959.

Remplacement d'un sénateur.

En application de l'article 32 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 et de l'article 5 de l'ordonnance n° 58-1097 du 15 novembre 1958, M. le ministre de l'intérieur a fait connaître à M. le président du Sénat que M. Paul Levêque est appelé à remplacer M. André Boutemy, sénateur de Seine-et-Marne, décédé le 15 juillet 1959.

Cessation de mandats sénatoriaux.

Le président du Sénat,

Vu l'article 91 (dernier alinéa) de la Constitution;

Vu l'ordonnance n° 58-974 du 17 octobre 1958 relative au fonctionnement provisoire des pouvoirs publics, et notamment son article 4 (3e alinéa);

Vu la décision du 8 juillet 1959 du Président de la Communauté portant convocation du Sénat de la Communauté,

A pris acte de la cessation à la date du 15 juillet 1959 du mandat sénatorial de:

MM. Blaise Bassoleth (Haute-Volta).
Laurent Botokely (Madagascar).
Roland Bru (Gabon).
Ibrahima Diallo (Sénégal).
Loubo-Augustin Djessou (Côte d'Ivoire).
Amadou Doucouré (Soudan).
Gaston Fourrier (Niger).
Pierre Goura (Moyen-Congo).
André Guillabert (Sénégal).
Mahamane Haidara (Soudan).
MM. Armand Josse (Côte d'Ivoire).
Christophe Kalenzaga (Haute-Volta).
Begnon-Damien Koné (Haute-Volta).
Amadou Lamine-Gueye (Sénégal).
Eugène Lechat (Madagascar).
Paul Longuet (Madagascar).
Jean Michelin (Moyen-Congo).
Etienne N'Gounio (Oubangui-Chari).
Joseph Perrin (Côte d'Ivoire).
Maximilien Quenum-Possy-Berry (Dahomey).
Stanislas Rakotonirina (Madagascar).
Yvon Razac (Mauritanie).
Gontchomé Sahoulba (Tchad).
Issoufou Saidou Djermakoye (Niger).
William Tardrew (Tchad).
Norbert Zafimahova (Madagascar).
Emile Derlin Zinsou (Dahomey).

Modifications aux listes des membres des groupes politiques.

GROUPE DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE
(51 membres.)

Ajouter le nom de M. François Mitterrand.
Supprimer le nom de M. Paul Longuet.

Supprimer la rubrique:

FORMATION DE L'UNION DÉMOCRATIQUE ET SOCIALISTE DE LA RÉSISTANCE ET DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE AFRICAIN

Rattachée administrativement au groupe de la Gauche Démocratique aux termes de l'article 6 du règlement.

(10 membres.)

MM. Roland Bru, Loubo Djessou, Amadou Doucouré, Pierre Goura, Haïdara Mahamane, Christophe Kalenzaga, Koné Bégnon, François Mitterrand, Joseph Perrin, Sahoulba Gontchomé.

GROUPE DE L'UNION POUR LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE
(39 membres au lieu de 41.)

Ajouter le nom de M. Bentchicou Ahmed.
Supprimer les noms de MM. Gaston Fourrier, Jean Michelin et William Tardrew.

GROUPE DES RÉPUBLICAINS INDÉPENDANTS
(67 membres.)

Ajouter les noms de MM. Paul Guillaumot et Paul Levêque.
Supprimer les noms de MM. Armand Josse et Maximilien Quenum-Possy-Berry.

GROUPE DES RÉPUBLICAINS POPULAIRES
(28 membres au lieu de 29.)

Supprimer le nom de M. Yvon Razac.

GROUPE DU CENTRE RÉPUBLICAIN D'ACTION RURALE ET SOCIALE
(19 membres au lieu de 20.)

Supprimer le nom de M. André Boutemy.

GROUPE SOCIALISTE

Apparentés aux termes de l'article 6 du règlement.
(1 membre au lieu de 4.)

Supprimer les noms de MM. Laurent Botokeky, Eugène Lechat et Saïdou Djermakoye Issoufou.

Supprimer la rubrique:

Rattachés administrativement aux termes de l'article 6 du règlement.
(6 membres.)

MM. Blaise Bassoleth, Diallo Ibrahima, André Guillabert, Amadou Lamine Gueye, Etienne N'Gounio, Emile-Derlin Zinsou. »

SÉNATEURS NE FIGURANT NI SUR UNE LISTE, NI A LA SUITE D'UNE LISTE DE GROUPE

Supprimer les noms de MM. Stanislas Rahotonirina et Norbert Zafimahava.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 20 JUILLET 1959

(Application des articles 69 à 71 du règlement.)

49. — 9 juillet 1959. — **M. Ludovic Tron** demande à **M. le Premier ministre** s'il est exact que, comme certains journaux l'ont annoncé, le Gouvernement envisage une session extraordinaire du Parlement au cours du mois d'août. Il lui demande si, plutôt que de recourir à des errements si fortement dénoncés, il n'eût pas été préférable d'alimenter plus judicieusement l'ordre du jour de la session ordinaire et de donner plus d'efficacité aux travaux, notamment par une collaboration mieux établie entre le Gouvernement et le Parlement.

50. — 10 juillet 1959. — **M. Jean Bertaud** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur certaines hausses récentes de nature à alourdir le coût de la vie. Il se permet de souligner que la solidarité de l'ensemble de la population à l'égard de l'action gouvernementale, solidarité entraînant chez les plus modestes un sacrifice quotidien portant souvent sur l'essentiel, rend souhaitable que le Gouvernement précise le plus souvent possible et au fur et à mesure l'ampleur exacte des hausses les plus récentes, particulièrement de celles touchant directement au budget quotidien des foyers; dans quelle mesure le Gouvernement possède le contrôle de ces hausses et en prévoit les limites; si telle résorption est d'ores et déjà prévue et dans quels délais. Il estime que ces mises au point dont il attend la première de l'obligeance de M. le Premier ministre, auront le double avantage d'encourager les partisans sincères de l'assainissement en cours et de décourager ceux qui amplifient les difficultés à des fins intéressées.

51. — 11 juillet 1959. — **Mme Marie-Hélène Cardot** expose à **M. le ministre de la justice** que les dispositions de l'article 15 du décret du 22 décembre 1958 autorisent les avoués près les tribunaux de première instance, domiciliés dans une commune où n'a pas été créé un tribunal de grande instance, à conserver leur résidence actuelle, et lui demande s'il n'envisage pas de faire bénéficier de ces dispositions les successeurs des titulaires actuels.

52. — 11 juillet 1959. — **M. Maurice Carrier** expose à **M. le Premier ministre** que le *Journal officiel* de la République française du 7 août 1956, n° 182, a publié la loi n° 56-782 du 4 août 1956 relative aux conditions du reclassement des fonctionnaires et agents français des administrations et services publics du Maroc et de la Tunisie. L'article 11 de cette loi précise dans quelles conditions l'Etat français accorde sa garantie aux retraites des agents de la Société nationale des chemins de fer tunisiens (ex C. E. T.) et du chemin de fer de la Compagnie des phosphates de Gafsa (C. F. T.). Un projet de décret, pris en application de cet article 11 et fixant les modalités de cette garantie, a été élaboré par M. le ministre des affaires étrangères. Il donne satisfaction aux intéressés, mais le retard apporté à sa parution est imputable aux modalités financières d'application et les cheminots retraités sont émus par cette situation qui leur est préjudiciable. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il est dans les intentions du Gouvernement de faire bénéficier les intéressés des dispositions du projet de décret élaboré par M. le ministre des affaires étrangères.

53. — 17 juillet 1959. — **M. Jean Bertaud** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à l'occasion d'une audience qu'il a récemment accordée à des délégations syndicales ouvrières et patronales, la question a été évoquée de la possibilité de réaliser des économies sensibles par une refonte des conditions de passation et d'exécution des marchés passés par l'Etat et les collectivités publiques, et lui demande quelles mesures il envisage de prendre dans ce domaine qui a déjà fait l'objet d'un rapport ancien du Conseil économique.

54. — 17 juillet 1959. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce**, à la suite de la publication de la lettre de M. le Premier ministre à une organisation syndicale ouvrière précisant qu'une fraction de l'augmentation annuelle de la productivité devait être consacrée à la baisse de certains prix, quelles mesures sont envisagées pour que ces réductions de prix obtenues à la production se répercutent à l'échelon consommation, les conditions actuelles faisant apparaître que la baisse des indices des prix de gros n'est pas accompagnée d'une baisse analogue de l'indice des prix de détail.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 20 JUILLET 1959

Application des articles 67 et 68 du règlement ainsi conçus:

« Art. 67. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

« Art. 68. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au* Journal officiel; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.*

265. — 20 juillet 1959. — **M. Paul Ribeyre** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un effort particulier a été fait en vue de favoriser la conversion des entreprises, la décentralisation industrielle et l'adaptation de la main-d'œuvre qui conditionnent une véritable politique d'expansion régionale. L'aide apportée à plus d'un millier d'entreprises sous forme de prêts, de primes d'équipement, de bonifications d'intérêt, de subventions diverses et d'exonérations fiscales a permis de réaliser 150 milliards d'investissements et de créer 60.000 emplois nouveaux. Par la suite, le Gouvernement a voulu orienter les industriels vers un certain nombre de régions classées en « zones critiques ». Les entreprises, qui réalisent des investissements dans ces zones, reçoivent en plus de l'aide habituelle (prêts, bonification d'intérêt, réductions d'impôts) les avantages suivants: octroi d'une prime spéciale d'équipement pouvant atteindre 20 p. 100 du total des investissements réalisés; possibilité pour les collectivités locales de porter le taux d'exonération de la patente à 100 p. 100 pendant cinq ans. Cette aide particulièrement importante amène tout naturellement les industriels à se diriger vers ces zones, au détriment du reste du territoire. Le décret du 2 avril 1959 a accentué encore cette orientation en étendant le bénéfice de la prime spéciale d'équipement à des localités où un chômage particulièrement important est constaté ou prévisible à bref délai. Par ce dernier décret, le Gouvernement, en se référant au chômage provenant soit de la récession ou du déclin de certaines activités traditionnelles, place au premier plan de ses préoccupations le problème de l'emploi et non plus, comme à l'origine, la création ou la conversion d'entreprises, base de toute expansion régionale. On peut donc craindre que, pressé par la menace de récession et sensible aux seuls facteurs conjoncturels, il se soit très nettement orienté vers une politique à court terme de lutte contre le chômage, négligeant les objectifs plus lointains mais plus durables qui figurent dans les programmes d'action régionale destinés à redonner une impulsion nouvelle à la vie économique de nos provinces. Si l'on retient comme seul critère pour bénéficier de l'aide la plus forte de l'Etat, un chômage particulièrement important, on porte un préjudice grave aux départements qui, bien que connaissant un léger chômage, ne jouissent pas pour autant d'une santé économique florissante. En effet, s'ils comptent peu de chômeurs, c'est parce qu'ils souffrent d'un mal encore plus grave: la dépopulation. C'est parce qu'il n'y a pas suffisamment d'offres d'emplois que les jeunes quittent ces régions pour trouver de l'embauche dans les grands centres industriels (régions parisienne, lyonnaise, marseillaise, etc.), et s'ils deviennent un jour chômeurs, ce n'est pas dans leur département d'origine. L'implantation et le développement de nouvelles usines proches des départements en voie de dépopulation ne pourront que constituer une attraction supplémentaire pour la jeunesse. En accélérant cet exode, ces nouvelles mesures et plus précisément le décret du 2 avril 1959 risquent donc de porter le préjudice le plus grave à l'équilibre économique si précaire des départements qui, chaque année, voient diminuer leur population active. Il apparaît donc indispensable de créer des emplois nouveaux dans les départements en voie de dépopulation, au même titre que dans les régions menacées par le chômage. Des zones susceptibles de convenir à l'implantation de certaines industries entrant dans le cadre des programmes d'action régionale doivent être définies à l'intérieur de ces départements. Elles constitueront de véritables « zones d'ancrage » où se fixera la main-d'œuvre sur le point de quitter ces régions. Aussi, dans ce but, il lui demande si l'aide de l'Etat, prévue par le décret du 2 avril 1959, peut être étendue aux opérations qui, bien que réalisées dans des zones où n'existe pas un chômage exceptionnel dû aux fermetures d'usines ou à des réductions d'activités, sont susceptibles de maintenir sur place la jeunesse arrivée à l'âge de travailler et pour laquelle n'existent pas d'offres d'emplois suffisantes.

266. — 20 juillet 1959. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre de l'information** quelles conditions doit remplir un établissement municipal destiné à recevoir des vieillards pendant la journée pour bénéficier d'exemption de redevances pour les postes de radio et de télévision mis à la disposition des vieillards nécessiteux fréquentant cet établissement et auxquels est accordée la gratuité totale des repas.

---

267. — 20 juillet 1959. — **M. Francis Le Basser** demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il est exact que les fonctionnaires et agents des services publics français en fonction en Algérie peuvent venir passer leurs vacances sur le continent sur simple présentation de leur titre de congé et de la carte professionnelle d'identité. Il lui demande: 1° de quelle carte professionnelle d'identité il s'agit? 2° par quels textes cette carte professionnelle a été instituée? 3° si les fonctionnaires communaux d'Algérie peuvent bénéficier d'une carte identique et obtenir ainsi l'autorisation de venir en France passer leurs vacances sans solliciter l'autorisation de voyage prévue les années précédentes?

---

268. — 20 juillet 1959. — **M. Charles Fruh** expose à **M. le ministre de la construction** les faits suivants: une société civile immobilière a acquis un terrain en vue de l'édification d'un immeuble. Sur ce terrain existent actuellement des bâtiments vétustes qui abritent quarante locataires bourgeois et deux commerçants. La société civile s'est mise d'accord avec les commerçants pour leur verser une indemnité d'éviction et elle a pris contact d'autre part avec les H. L. M. de la ville de banlieue où se trouve situé l'immeuble, en vue d'obtenir le relogement des quarante locataires bourgeois. Les H. L. M. qui sont intéressés socialement par la construction nouvelle accepteraient de reloger les quarante personnes, mais en sollicitant une indemnité de 560.000 F par personne, pour assurer leur relogement. Il lui demande de lui faire connaître: 1° si une opération de cette nature n'est pas en contravention avec les dispositions de la loi du 1er septembre 1948 et si elle ne présente pas un caractère illicite; 2° si elle est juridiquement suffisante pour assurer le relogement des locataires, étant observé qu'il fadrait que la procédure d'offre de logement soit faite et acceptée par le locataire, lequel peut demander à réserver son droit de locataire dans la nouvelle construction envisagée.

---

269. — 20 juillet 1959. — **M. Jacques Duclos** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'émotion qui s'empare des fonctionnaires devant les nombreux problèmes qui sont les leurs et qui restent en suspens, en particulier ceux qui relèvent normalement de l'examen du conseil supérieur de la fonction publique et dont la solution est impatiemment et légitimement attendue par les personnels. Il lui demande, en vertu de l'application de l'ordonnance du 4 février 1959, et particulièrement de l'article 15 relatif au statut général des fonctionnaires, et de l'article 13 du R. A. P. précisant que l'assemblée plénière doit siéger au moins une fois par trimestre, les raisons pour lesquelles aucune mesure n'a été prise pour la convocation du conseil supérieur de la fonction publique. Il désirerait connaître les dispositions qu'il entend prendre pour mettre fin à une telle situation.

---

270. — 20 juillet 1959. — **M. Roger Duchet** rappelant à **M. le Premier ministre** qu'il a lui-même, en mars 1958, interrogé le Gouvernement d'alors sur le même sujet, lui demande, à la suite d'informations parues dans divers journaux d'opinions différentes, s'il est vrai que l'Etat a l'intention de racheter une partie au moins des actions de la société « Images et Son », société dont dépend l'antenne de Europe numéro 1. Il lui demande également, au cas où cette information serait exacte, s'il s'agit, sur le plan financier d'une nationalisation, et sur le plan de l'information de contrôler une nouvelle station de radiodiffusion, alors que le Gouvernement a déjà, selon ses propres déclarations, la Radiodiffusion télévision française à sa disposition.

---

271. — 20 juillet 1959. — **M. Emile Claparède** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quelles sont, pour la France et pour l'Algérie, séparément, les surfaces de vignes supprimées par l'amendement Brière (en tenant compte de cet amendement sur la reconstitution des arrachages quinquenaux et autres); 2° quelles seraient ces surfaces supprimées si l'amendement Brière n'avait pas été annulé en 1942 et si son effet avait porté sur la totalité des vignobles.

---

272. — 20 juillet 1959. — **M. Jacques Marette** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il ne serait pas possible d'envisager d'exonérer les hôteliers équipant leurs établissements de poste de radiodiffusion et de télévision dans les chambres, d'une partie de la taxe annuelle. En vertu des nouvelles dispositions fiscales en effet les particuliers bénéficient d'exonérations dans la mesure où ils possèdent plusieurs appareils récepteurs. Les hôteliers qui font un effort pour équiper leurs établissements suivant les normes internationales les plus modernes en disposant des récepteurs de radio ou de télévision dans chaque chambre ne devraient pas être pénalisés. Il lui demande s'il a pris à ce sujet contact avec son collègue des finances pour prévoir des exonérations en faveur des hôteliers, et quelle réponse lui a été donnée.

---

273. — 20 juillet 1959. — **M. Jacques Marette** demande à **M. le ministre du travail** si, pour simplifier aux retraités touchant des pensions au titre de la sécurité sociale la perception de celles-ci, il serait possible de les faire bénéficier du système du compte courant postal, qui est employé très largement à l'heure actuelle. Les retraités doivent en effet, soit se rendre dans les bureaux de poste pour toucher leurs allocations et, si celles-ci leur sont adressées à domicile, il leur faut chaque fois être présents, sans quoi ils sont obligés à nouveau de se rendre personnellement à la poste, ce qui, pour des vieux invalides ou impotents, est une sujétion particulièrement pénible.

---

274. — 20 juillet 1959. — **M. Jacques Marette** attire l'attention de **M. le ministre de la construction** sur les licenciements de concierges de plus en plus fréquents auxquels procèdent certains propriétaires d'immeubles dans les quartiers populaires de la capitale, particulièrement dans les 19e et 20e arrondissements. Ces propriétaires, au détriment de l'intérêt de leurs locataires, et sans se soucier du problème que posent l'entretien de l'immeuble et la garde de celui-ci, louent ou vendent la loge de concierge, transformée en logement, afin d'accroître leurs revenus. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour mettre fin à cet état de choses et veiller notamment à ce que les immeubles construits pour être gardés par un ou une concierge en soient effectivement pourvus.

---

275. — 20 juillet 1959. — **M. Jacques Marette** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation qui est faite aux commerçants installés dans l'îlot n° 7, en cours de rénovation, à la suite de l'éviction progressive de la population du sous-îlot 4792, délimité par les rues des Couronnes, du Pressoir, des Maronites et Julien-Lacroix. Le départ d'un contingent important d'habitants, relogés en banlieue, a réduit de 50 p. 100 environ la clientèle des commerces situés à la périphérie du sous-îlot 4792. Cette situation s'aggrave chaque jour à la suite des départs échelonnés et menace de paralysie totale chaque entreprise de ce secteur, puisque les opérations d'éviction vont s'étendre en dehors du sous-îlot 4792, tandis qu'aucune démolition n'est commencée et qu'aucune construction n'est prévue dans le temps sur ce sous-îlot à la connaissance du public. De ce fait, les commerçants installés dans le secteur en question voient leur clientèle diminuer chaque jour; leurs frais généraux, leurs engagements et les dépenses de leurs fonds ne correspondent plus au volume des affaires; la plupart ont épuisé leurs réserves; leurs dettes augmentent; beaucoup ne peuvent plus payer leurs impôts; certains sont sous le coup de poursuites exercées par le percepteur; il lui demande de donner à ses services toutes instructions pour que le cas de chacun de ces commerçants soit examiné avec la plus bienveillante attention, la saisie et les ventes par autorité de justice n'étant certainement pas susceptibles d'apporter un apaisement et une solution à un état de fait dont les intéressés ne sont nullement responsables.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

251. — 2 juillet 1959. — **M. Michel Kauffmann** expose à **M. le Premier ministre** la situation des fonctionnaires de police subalternes de la sûreté nationale et de la préfecture de police, non titulaires de la qualité d'officier de police judiciaire, en position de détachement des Etats membres de la Communauté (territoires de l'ancienne fédération de l' A. E. F.) qui ont été nommés ou chargés des fonctions de commissaires de police, par décision du chef du territoire dans lequel ils sont affectés. Alors que les intéressés sont, au sens de la loi (art. 20 du code de procédure pénale) des agents (et non des officiers) de police judiciaire, et que leur mission est nettement définie et délimitée par l'article 22 du même code, ils remplissent, actuellement encore, des fonctions qui, légalement, ne peuvent être dévolues qu'aux commissaires de police en titre, ou, dans certains cas, aux officiers de police. Outre le fait qu'ils laissent subsister, sans oppositions aucune, la mention O. P. J. dans les procédures qu'ils rédigent à leur nom, ils se trouvent dans l'obligation d'exécuter les commissions rogatoires des magistrats instructeurs. Il leur a été indiqué que la qualité d'O. P. J. était inhérente à la fonction de commissaire de police dont ils sont chargés. Etant donné qu'ils ne sont pas habilités, en la circonstance, à dresser des actes de procédure de la compétence personnelle des commissaires de police ou des officiers de police, qu'il ne peut être admis une autre interprétation juridique des textes officiels, que les intéressés ne sauraient enfreindre la loi, ayant la charge, au contraire, de la faire respecter, il lui demande: 1° les raisons valables pour lesquelles ces fonctionnaires de police subalternes, non titulaires de la qualité

d'O. P. J., peuvent, en l'absence de textes législatifs ou réglementaires, être nommés ou chargés des fonctions de commissaire de police, puisqu'il s'agit en l'espèce d'un emploi supérieur (comportant une mission d'autorité et de commandement) et ne correspondant ni à leur grade ni à leur indice; faire usage de la qualité d'O. P. J. qu'en droit strict ils ne possèdent pas; 2° si les intéressés sont qualifiés, dans l'hypothèse envisagée, pour procéder aux sommations réglementaires d'usage en vue de disperser les attroupements; 3° les mesures qu'il compte prendre et les instructions qu'il envisage d'adresser aux autorités administratives et judiciaires compétentes, pour mettre un terme à une situation anormale que rien ne justifie, puisqu'elle résulte d'errements du passé.

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question n° 750 posée par M. Meck, député, et publiée au compte-rendu de la séance de l'Assemblée nationale du 9 juin 1959, page 842.

ARMEES

163. — M. Paul Chevallier expose à **M. le ministre des armées** la situation d'un Français par naturalisation qui, pendant la guerre 1939-1940 a été affecté spécial, sur place, comme ouvrier spécialisé, dans une usine travaillant pour l'armement et dont le père, Italien, se voit refuser le bénéfice de l'article 10, alinéa 4, de la loi du 28 octobre 1946, qui dispose: « sont admis au bénéfice de la présente loi...; 4° les étrangers ayant servi ou dont l'un des ... descendants ... a servi au cours des hostilités ... dans les formations militaires françaises » au motif qu'il n'a été qu'affecté spécial, et il lui demande de bien vouloir lui indiquer si l'intéressé qui a été affecté spécial à raison de son métier et qui a servi la nation où celle-ci a cru devoir le mettre, n'obéissait pas aux règles de recrutement, de discipline, de sanctions d'un militaire en armes, en un mot, si, pour l'application de ladite loi, l'intéressé ne doit pas être considéré comme ayant servi dans une formation militaire. (*Question du 2 juin* 1959.)

Réponse. — Un affecté spécial ne peut prétendre être considéré comme ayant servi dans une formation militaire. En effet, l'article 2 du décret du 20 mai 1940 portant statut des affectés spéciaux autres que ceux appartenant à des corps spéciaux stipule: « Les affectés spéciaux régis par le présent décret ne bénéficient pas des avantages appartenant aux mobilisés présents dans une formation militaire ou maritime, notamment en ce qui concerne la solde, les soins médicaux, les pensions militaires, les permissions, les facilités de transport, les allocations militaires et la franchise postale. Les services accomplis par eux dans l'affectation spéciale ne comptent pas comme services militaires actifs. »

167. — M. Georges Rougeron demande à **M. le ministre des armées** combien de militaires, originaires du département de l'Allier, sont morts en Algérie depuis novembre 1954. (*Question du 4 juin* 1959.)

Réponse. — L'intérêt public interdit au ministre de fournir les renseignements demandés. Les dispositions de l'article 68, alinéa 2, du règlement du Sénat sont donc opposées à l'honorable parlementaire, auteur de la question.

EDUCATION NATIONALE

185. — M. Roger Garaudy expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, malgré les déclarations gouvernementales sur la nécessité de développer la recherche scientifique, la situation des chercheurs est particulièrement critique. Non seulement les crédits ne permettent pas la poursuite des expériences nécessaires, mais les cadres scientifiques les plus qualifiés ont été informés qu'ils subiraient, pour le 1er septembre 1959, une diminution de salaire de 20 à 190.000 francs par manque de crédits nécessaires pour le payement de la prime de recherche. Au moment où des projets de réorganisation de la recherche scientifique sont à l'étude, il lui demande quelles sont les mesures envisagées pour remédier à la situation des chercheurs scientifiques, pour permettre le recrutement des chercheurs et donner aux cadres scientifiques les conditions de travail qu'ils sont en droit d'attendre. (*Question du 16 juin* 1959.)

Réponse. — Dans le cadre des projets d'organisation de la recherche scientifique aujourd'hui à l'étude, les conditions de travail de ceux qui consacrent à la recherche leur activité professionnelle, comme celle des auxiliaires qui leur sont indispensables, font l'objet d'une particulière attention. Conformément aux décisions prises par le comité interministériel de la recherche scientifique, ces projets seront étudiés par une commission groupant les représentants des divers départements ministériels intéressés. Cette commission doit déposer ses conclusions dans un délai assez bref, mais il n'est toutefois pas encore possible d'en préciser les lignes directrices. Quant aux préoccupations de l'honorable parlementaire relatives à l'attribution de la prime de recherche, elles paraissent attachées à la mise en distribution d'un acompte, dont le montant ne préjuge en rien de la somme annuelle que recevra chaque chercheur, et dont le ministre s'efforce qu'elle ne soit pas cette année inférieure à ce qu'elle a été en 1958.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

153. — M. Modeste Zussy signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que des ponts provisoires ont été édifiés dans le département du Bas-Rhin, afin de remplacer ceux détruits pendant la dernière guerre. Etant donné que, dans ces régions, les transports de bois sont très nombreux à emprunter ces ponts, ceux-ci sont rapidement détériorés et ont dû subir à plusieurs reprises des travaux de consolidation qui représentent au total une dépense supérieure à l'édification de ponts définitifs. C'est pour ces raisons qu'il lui demande s'il ne jugerait pas préférable de faire débloquer par son ministère les crédits nécessaires à la construction de ponts définitifs pour remplacer les ponts provisoires qui existent actuellement. (*Question du 2 juin* 1959.)

Réponse. — La loi n° 55-359 du 3 avril 1955 a mis à la charge du fonds spécial d'investissements routier le financement de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre. Mais, à compter de 1957, les impératifs de la situation financière ont conduit à fixer les dotations du fonds routier à un niveau qui ne permet pas d'engager d'opérations nouvelles, notamment de reconstruction de ponts. Lors de la préparation du budget de 1959, les nécessités de la politique d'assainissement financier établissaient d'étroites limites à une majoration des dotations du fonds routier, qui ont cependant été portées de 9 milliards en 1958 à 16 milliards en 1959. La réussite même de l'effort de rigueur financière entrepris par le Gouvernement permet d'envisager un relèvement sensible de cs dotations, qui ne seront pas inférieures, au budget de 1960, à 30 milliards, et grâce auxquelles il sera possible, notamment, de poursuivre à un rythme notablement accru, l'achèvement de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

194. — M. Fernand Auberger demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si le gérant d'une salle municipale aménagée en salle de cinéma peut être autorisé à percevoir, en plus du prix normal des places, une taxe destinée à être versée à la municipalité pour amortir l'acquisition des sièges utilisés dans la salle. (*Question du 17 juin* 1959.)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que la question posée correspondant vraisemblablement à un cas d'espèce, il conviendrait de saisir les autorités de tutelle des éléments de l'affaire et notamment du projet de convention entre la municipalité et le concessionnaire de la salle de spectacle.

197. — M. Jean Bène appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur le caractère arbitraire résultant de l'obligation qui est faite à une commune de verser à la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales la contribution rétroactive d'un montant important, pour services accomplis par un ancien agent auxiliaire qui, ayant quitté son emploi il y a seize ans pour servir par la suite dans la police d'Etat, semble ne pas avoir sollicité dans les délais prescrits qui ont suivi son affiliation à la caisse de retraites dont il dépend la validation des services précités, et lui demande, en conséquence, si des mesures peuvent être envisagées afin d'éviter de faire supporter par une collectivité qui ne peut être tenue pour responsable les conséquences d'une erreur, d'une négligence ou d'une tout autre cause, d'autant que son accord quant à une demande de validation de services n'est pas requis au préalable et qu'il ne lui est pas précisé si ladite demande a été établie dans les délais impartis ou après ces délais, ce qui, selon le cas, et pour une période antérieure au 1er février 1945, doit entraîner pour la collectivité le versement de contributions rétroactives calculées soit en en fonction du traitement correspondant, d'après les échelles en vigueur avant le 1er février 1945, soit d'après le traitement perçu par l'intéressé au moment de sa demande en 1958, la contribution de la commune étant dans les deux cas très largement différente. (*Question du 23 juin* 1959.)

Réponse. — La situation évoquée par l'honorable parlementaire n'a pas échappé à l'attention du ministre des finances qui a donné son accord à un projet de décret tendant à modifier l'article 43-IV du décret 49-1116 du 5 octobre 1949 portant règlement de la caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales, en vue de permettre à la collectivité auprès de laquelle l'agent a accompli des services validés, de verser le montant des retenues rétroactives calculées sur la base du premier traitement effectivement perçu par l'agent en qualité de titulaire, quelle que soit la date de la demande de validation présentée par l'agent.

201. — M. Auguste Pinton: 1° rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 169 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959 prévoit la possibilité d'une mise à la retraite anticipée de fonctionnaires de l'Etat appartenant à des corps qui devaient être déterminés par des textes particuliers et lui demande si l'un de ces textes est intervenu en ce qui concerne les contrôleurs du Trésor; 2° lui demande également si un fonctionnaire sédentaire de sexe féminin, âgé de cinquante-huit ans et comptant quarante ans de services valables pour la retraite, peut être mis en disponibilité pour convenances personnelles jusqu'à l'âge de soixante ans

et obtenir à cet âge sans réintégration préalable dans les cadres, une pension d'ancienneté rémunérant ses quarante années de services. (*Question du 23 juin 1959.*)

Réponse. — 1° Aucun texte n'est intervenu à ce jour prévoyant la mise en retraite anticipée de contrôleurs du Trésor, en application de l'article 169 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958; 2° réponse affirmative, l'admission à la retraite étant, dans le cas considéré, précédée d'une réintégration pour ordre.

SECRETAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES ECONOMIQUES

213. — **M. Francis Le Basser** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** s'il est exact que les revues professionnelles ne peuvent, dans leur rubrique « Bibliographie » que donner à leurs lecteurs le nom, les renseignements généraux et l'analyse de livres nouveaux, sans pouvoir préciser le prix de l'ouvrage; dans l'affirmative, pour quelles raisons. (*Question du 25 juin 1959.*)

Réponse. — Aucune disposition de la réglementation des prix n'interdit de préciser les prix des livres dans la rubrique « Bibliographie » des diverses revues. Bien au contraire, conformément à l'ordonnance sur les prix et aux arrêtés pris en exécution de cette ordonnance, les mesures de publicité suivantes doivent être observées: affichage des prix chez les vendeurs, marquage des prix sur les ouvrages. En outre, il est prévu que, pour certaines catégories de livres d'enseignement — scolaires ou techniques — les prix doivent être, quinze jours avant mise en application, soit déposés au secrétariat d'Etat aux affaires économiques, soit publiés au Bulletin hebdomadaire de la bibliographie de la France. Enfin, les prix des livres doivent également être indiqués lors du dépôt légal. Si certaines revues font état des obstacles qu'elles rencontreraient pour publier ces prix, il s'agit vraisemblablement du fait qu'elles désirent bénéficier des avantages fiscaux et postaux, réservés à la presse. Cette question relevant essentiellement de la compétence de M. le ministre de l'information, c'est auprès de celui-ci que M. le sénateur Le Basser devrait s'adresser pour obtenir toutes précisions complémentaires, à cet égard.

INTERIEUR

139. — **M. Louis Namy** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les faits suivants: dans la nuit du 13 au 14 mars 1959, un plafond s'est effondré dans l'une des deux classes du rez-de-chaussée de l'école de filles de l'impasse Wapler, à Versailles. Ce groupe de deux classes avait été surélevé, il y a trois ans environ, afin de créer deux nouvelles classes: il semblerait donc que les dispositions nécessaires, n'ont pas été prises, sur le plan technique, pour assurer la construction dans les conditions de sécurité désirables. Par ailleurs, à plusieurs reprises, avant l'accident, la directrice de l'école avait signalé la situation dangereuse des plafonds des deux classes en question. Suivant certaines informations officieuses, une enquête aurait été ouverte. Il lui demande: 1° si une enquête a été réellement ouverte et à l'initiative de quelle autorité; 2° quels en sont les résultats et quelles responsabilités a-t-elle permis d'établir. (*Question du 27 mai 1959.*)

Réponse. — L'accident survenu le 14 mars 1959 s'est produit dans un bâtiment qui avait été construit en 1913 dans la cour de l'école, probablement pour servir de préau, et dans lequel avaient été ultérieurement aménagées deux classes au rez-de-chaussée. En 1955, la ville de Versailles décida d'ajouter un étage à ce bâtiment pour y créer deux classes nouvelles: pour ne pas gêner les classes du rez-de-chaussée et devant l'incertitude de la résistance du bâtiment existant les services techniques de la ville ont estimé préférable d'exécuter au-dessus du plancher haut du rez-de-chaussée un plancher en fer avec poutrelles de fer. Il ne semble donc pas que le poids des locaux ajoutés ait pu être à l'origine de l'accident. Le maire fit néanmoins effectuer par un architecte une expertise pour rechercher les causes du sinistre. Cette expertise révéla que le plancher haut du rez-de-chaussée était composé de solives en bois avec solives de remplissage en bois reposant sur des tasseaux en sapin tenus simplement sur les solives principales par des clous espacés de 1 m 20 environ, la sous-face étant constituée de latis cloués supportant un enduit de plâtre peint à l'huile. Mais il est apparu que l'accident était dû au fait que les tasseaux et solives de remplissage étaient, depuis une époque déjà ancienne, dans un état de pourriture qu'aucun signe extérieur ne permettait de déceler. Dans ces conditions, et dès lors que les salles construites en 1955 ne reposaient pas sur le plancher en mauvais état, aucune responsabilité ne paraît pouvoir être recherchée en l'espèce. Pour éviter tout nouvel accident, le plancher haut a été entièrement démoli, et la sous-face du plancher en fer a été recouverte d'un enduit en plâtre tenu par grillage et agrafes.

161. — **M. Paul Pelleray** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, lorsqu'un conseil municipal a décidé ainsi que la loi lui en donne la possibilité, de nommer un adjoint supplémentaire, le maire peut prendre un arrêté partageant avec l'adjoint supplémentaire l'indemnité de fonction allouée à l'adjoint réglementaire, sans l'accord et contre le consentement de ce dernier. (*Question du 2 juin 1959.*)

Réponse. — C'est le conseil municipal qui fixe, dans la limite des maxima légaux, le montant de l'indemnité de fonctions du maire et des adjoints. L'article 93 du code de l'administration communale dispose que les adjoints supplémentaires peuvent bénéficier d'une indemnité de fonctions à condition que le montant total de la dépense afférente aux indemnités de fonctions des maires et des adjoints ne soit pas augmenté. Rien ne s'oppose donc à ce que l'indemnité prévue à l'article 87 dudit code en faveur des adjoints réglementaires soit partagée entre ceux-ci et les adjoints supplémentaires. Toutefois, c'est au conseil municipal qu'il appartient de fixer le montant de l'indemnité et non au maire. En effet, les pouvoirs du maire sont énumérés limitativement par la loi; le conseil municipal, au contraire, règle par ses délibérations les affaires de la commune, ce qui lui donne compétence pour toutes les matières dans lesquelles le maire ne dispose pas de pouvoirs propres. Au surplus, la compétence du conseil municipal pour fixer le montant des indemnités des adjoints est explicitement prévue dans les cas particuliers qui font l'objet des articles 89 à 94 du code de l'administration communale et il serait anormal que le conseil municipal compétent pour les cas prévus à ces articles, ne le soit pas dans la généralité des communes.

200. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si un département est en droit de demander au commissariat à l'énergie atomique le payement d'une subvention industrielle au titre des dégradations exceptionnelles causées par les véhicules servant aux exploitations de cet organisme sur des routes départementales. (*Question du 23 juin 1959.*)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative. Il appartient en effet au département de faire en l'espèce application des dispositions de l'article 22 de l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959 relative à la voirie des collectivités locales.

Scrutin n° 8.

(Séance du mercredi 8 juillet 1959.)

Dans le scrutin (n° 8) sur l'ensemble du projet de loi de programme relatif à l'équipement agricole, M. Marius Moutet, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », était retenu à Bruxelles par la réunion de la commission politique de l'assemblée consultative prévue par le statut du Conseil de l'Europe.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.